

De tekst hieronder werd origineel door mij in het Engels geschreven. Een beetje krakkemikkig Engels.
Daarna heb ik met behulp van Deeple.com de tekst vertaald naar het Nederlands. Krakkemikkig Nederlands.
En dat Nederlands dat uit deeple.com spruit is het werk van een Nederlander, niet van een Vlaming, zoveel is duidelijk.
Ik heb getracht er terug een min of meer coherent geheel van te maken en dat is, denk ik, toch deels gelukt.
De lezer weze dus gewaarschuwd.

Mocht iemand het in zijn hoofd halen om van deze tekst een iets meer presentabel geheel te maken, geef me dan een seintje.

Jullie zitten dus nu opgescheept met twee draken.

Alles samen verbleef, leefde, werkte, leed en genoot ik gedurende een periode van drie jaar in de Libische woestijn. Het was een periode met veel ups en downs, maar altijd buitengewoon interessant.

Ik heb geen dagboek bijgehouden toen ik in Libië verbleef, dus alles wat je hieronder leest zijn verhalen die ik me herinner vanuit mijn geheugen. Ik ben misschien wat details, namen (er komen eigenlijk geen namen in voor), data en plaatsen vergeten, maar in het algemeen moet wat ik schrijf vrij accuraat zijn. Het verhaal dat ik schrijf is geen fictie. Alles is een beschrijving van gebeurtenissen zoals die werkelijk gebeurd zijn.

Ik heb nog een heel beperkt aantal foto's uit die periode en een 8 mm film. De foto's en de film hielpen om gebeurtenissen met meer accuraatheid zich in mijn hoofd te laten afspelen.

Sommige constanten zijn altijd aanwezig tijdens een verblijf in de woestijn. Een daarvan is dat het er echt heel heet kan zijn en een andere is dat er altijd wind is. En het grappige is dat daar waar wij verbleven, uit welke richting de wind ook kwam, het altijd hete woestijnwind was.

In die drie jaar hebben we er twee keer regen gehad. De eerste keer was het een soort motregen die een dag of twee duurde. De tweede keer hadden we echte regen. Een dag lang.

Soms kan je lezen dat er geen wolken zijn in de woestijn. Dat is niet helemaal correct. We konden vaak wolken zien passeren, maar helaas, als ze al regen in zich hadden dan was die regen niet voor ons. Maar inderdaad, de meeste dagen waren onbewolkt. En een leuk neveneffect dat daaruit voortkwam was de nacht, want omdat we ver weg waren van alles was er geen lichtvervuiling. Het aantal sterren dat we 's nachts konden zien was indrukwekkend. We leerden zelfs hoe we satellieten konden herkennen als ze overvlogen. Die waren zichtbaar zonder optische hulpmiddelen, hoewel ik tegenwoordig toch een bril nodig zal hebben om ze te zien.

Zeggen dat het leven in de woestijn altijd leuk is, is een regelrechte leugen. Ik heb er mensen zeer depressief zien worden, op het randje van krankzinnigheid zelfs. Wat je moet weten is dat we altijd ver weg waren van een stad van betekenis en zelfs in deze steden of dorpen was er praktisch niets. Als je van plan bent om naar de woestijn te trekken voor vertier, dan kan je beter je plannen wijzigen. En wat voor vermaak er ook is, het gaat vaak ten koste van het lijden van anderen.

Als je daarentegen van eenzaamheid houdt, dan is de woestijn zeker de plaats om naartoe te gaan. Maar let wel, de verhalen over oases die plotseling uit het niets opduiken zijn gewoon te idyllisch om waar te zijn. De harde werkelijkheid van de woestijn is dat als je niet op de een of andere manier een constante watervoorziening hebt, je sterft.

Het interessante deel was het wildleven. Als je goed keek kon je, zelfs in de zandduinen, van die kleine insecten ontdekken die leken op een kruising tussen spinnen en schorpioenen. Ik weet nog steeds niet wat het waren (woestijnkrekels?), maar ze waren erg snel. We konden nooit dichtbij genoeg komen om ze goed te kunnen zien.

De woestijnbewoners laten hun kamelen (dromedarissen eigenlijk) los in de woestijn om er rond te zwerven en te proberen op zichzelf te overleven. We kwamen ze regelmatig tegen. Er was ook een soort gazelle. We hebben er ooit een kunnen vangen omdat ze geen mensen kennen en dus niet van ons weglopen. Hetzelfde met woestijnratten. Ze lijken niet op de ratten die we hier kennen, meer op een cavia met een lange staart en lange achterpoten. Ze kwamen op ons af en we konden ze met de hand voeren.

Het meest opmerkelijke moment was toen er een zwerm zwaluwen voorbij kwam. Ik stak mijn vinger uit en er landde er een op mijn vinger en nog een op mijn hoed. Ook zij waren niet bang voor mensen.

Iets minder schattige dieren waren de slangen. Die zijn zowat overal in de woestijn te vinden, maar ze zijn in het wild niet echt talrijk. Dat veranderde toen wij daar aankwamen en een hoop huisvuil produceerden. Dit trok de slangen van kilometers ver aan. De meeste van hen waren gehoornde adders. Behoorlijk giftig naar het schijnt, maar niet agressief. De kleine man uit Mauritanië die onze wasserij beheerde, liet me zien hoe je ze moest vangen. Hij droeg gewoon teenslippers aan zijn voeten als hij zo'n slang naderde. Dus, legde hij me uit, je moet er gewoon je voet op zetten, vlak achter de kop en dan kan je ze pakken. En voordat ik hem kon stoppen, deed hij dat. Hij zei me dat het wel belangrijk was om niet op de staart te trappen, wat ik ook geloofde. En we trokken veel van die slangen aan. Ze waren overal in ons kamp. Het was vooral lastig als je in het donker naar buiten moest. Heel gevaarlijk om dat te doen zonder een zaklantaarn bij je te hebben, want de slangen konden overal zijn en zoals de Mauritaanse jongen zei, je kon beter niet op hun staart gaan staan. En er was ook nog een andere slangensoort, maar die was heel slank en heel snel. Ik weet niet of ze giftig waren of niet. Ik weet alleen dat ze er waren omdat ik eens een grote tent binnenging waar ik voorraden bewaarde en ik een stuk koperen buis wilde oprapen. Toen mijn hand centimeters van de "buis" verwijderd was, bewoog deze en gleed met hoge snelheid weg.

Af en toe kregen we ook een soort hagedis op bezoek. En blijkbaar waren er ook schorpioenen, maar die heb ik nooit gezien. Sommige arbeiders werden erdoor gestoken zeiden ze, dus ik geloof wel dat we er ook schorpioenen waren. De steek blijkt nogal pijnlijk te zijn, maar zeker niet dodelijk. Enkel als je allergisch bent aan schorpioenengif zou je in de problemen kunnen komen. Ik kan me evenwel niet herinneren dat ik ooit een spin in de woestijn heb gezien. De woestijn is dus kennelijk een paradijs voor arachnofoben.

Het verhaal speelde zich af tussen juli 1977 en juli 1980. Voor degenen die zich niet kunnen voorstellen hoe het was om in die tijd te leven kan ik vertellen dat er geen internet was, geen PC's en geen mobiele telefoons. We hadden alleen vaste telefoonlijnen en een telex als we geluk hadden. Internationale gesprekken konden alleen vanuit een postkantoor worden gevoerd en moesten via een telefoniste. En dat was dan in de dichtstbijzijnde stad, meestal zo'n 65 km bij ons vandaan. En die 65 km waren woestijn. Wij waren daar om de weg aan te leggen.

Fotokopieerapparaten waren er wel, maar het proces had meer weg van het ontwikkelen van een film dan wat wij nu kunnen doen. Waar we verbleven, was er niets behalve wijzelf. Geen winkels, geen dokter, geen postkantoor, niets. Als we een bericht wilden sturen naar onze vrienden en familie in Europa konden we een brief geven aan iemand die toevallig naar Sebha reisde, een rit van vier uur. Er was daar een postkantoor en we hadden er een postbus. Alle antwoorden die we kregen, als die er al waren, kwamen in die postbus terecht en werden dan naar ons gebracht door iemand die toevallig onze kant op reisde. Het duurde meestal drie weken om een brief naar Europa te krijgen en nog eens drie weken om een antwoord te krijgen. Tegen de tijd dat we het antwoord kregen, waren we meestal al vergeten wat we in eerste instantie geschreven hadden.

Ik wou dat ik kon zeggen dat we daar altijd een leuke tijd hadden, maar dat was niet zo. Het leven was er hard, met heel weinig comfort en heel weinig anders te doen dan werken.

Niet dat het de hele tijd slecht was. Gelukkig hadden we ook plezier, maar sarcasme was nooit ver weg. Sarcasme werd een deel van ons leven. En ik denk dat het ons de rest van ons leven is bijgebleven.

In het verhaal heb ik het dikwijls over Ubari. Dat is een woestijnstadje in zuid Libië. Wanneer je nu iets op het internet opzoekt over Ubari dan kom je steevast uit bij de woestijnmeren oftewel oasen daar “in de buurt”.

Wij hebben die toen nooit gezien omdat 1) we niet wisten dat die er waren en 2) dat “daar in de buurt” toch al gauw 60 km blijkt te zijn. En er zijn geen wegen naartoe, dus je dient door de duinen ernaartoe te rijden. Niet aan te raden zonder plaatselijke gids.

Een van de grootste meren in de buurt van Ubari kan je hier bewonderen:

<https://www.google.com/maps/place/Salt+lake+Awbari/@26.700624,13.0706931,17.25z/>

En hier:

<https://www.google.com/maps/place/Gaberoun/@26.9211501,13.4354123,10z/>

Er zijn enkele plaatsen die vaak terugkomen in dit verhaal. Als je niet bekend bent met de Libische geografie dan kan de lijst hieronder van enig nut zijn.

Tripoli (طرابلس)

Lokaal ook bekend als Tarabulus, hoofdstad van Libië.

Het bedrijf had er een kantoor aan de rand van de stad, vlakbij het hoofdkwartier van het medisch centrum aldaar. Ik verdwaalde stelselmatig als ik naar dat kantoor probeerde te navigeren.

Sebha (سبها)

Een kleine woestijnstad, ook bekend als Sabha. Ook daar hadden we een kantoor dat diende als onderkomen voor zij die toekwamen uit Tripoli, alvorens verder te reizen naar het werkterrein zelf. Sebha ligt op ongeveer 780 km van Tripoli.

Sebha had een vliegveld. De meest voorkomende vliegtuigen die er landden waren de Boeing 727 en Fokker F20 van Libyan Airways.

Ubari (أوباري)

Ook plaatselijk bekend als Awbari (het is even zoeken naar een manier om het zodanig te schrijven dat je de juiste uitspraak krijgt, maar Ubari lijkt me OK)

Een klein woestijnstadje, beroemd om zijn nabijgelegen zandduinen en oase met een meer. Wij zijn de oase zelf nooit gaan bezoeken omdat wij toen nog niet wisten dat er een oase met een meer was. Geen Google Maps en dergelijke in die tijd.

Dit is waar de bestaande geasfalteerde weg, komende van Sebha, eindigde en waar we zouden beginnen met de aanleg van een nieuwe weg naar Ghat. Ubari ligt op ongeveer 200 km van Sebha. Het duurt tussen de 2,5 en 3 uur om het stuk met de wagen af te leggen.

In die tijd was er geen vliegveld bij Ubari. Het kon alleen over land worden bereikt.

KM 65

Dit was de plaats waar we ons tweede kamp opsloegen. De plek lag op 65 km van Ubari. Er was daar niets of niemand, behalve wij. En natuurlijk geen weg, want wij waren daar om de weg aan te leggen. We moesten daar volledig zelfvoorzienend zijn.

Het grootste deel van de periode dat we in Libië waren, was op KM65.

Serdales (العوينات)

Lokaal ook bekend als Serdeles, Laowinat, of Awaynat. Gelegen op ongeveer 250 km van Ubari.

Dit dorp was waar we ons eerste kamp opsloegen. We bleven er ongeveer 6 maanden, waarna we verhuisden naar KM65.

In Serdales hebben we een tijdje een villa gehuurd, terwijl we daar wachtten op de aankomst van onze spullen en het opzetten van het kamp.

Serdales ligt op een hoogte van ongeveer 750 meter. Het was er heet in de zomer (temperaturen van 50°C en meer) en koud in de winter, wanneer de maximumtemperatuur 's middags meestal niet hoger was dan 35°C. In de winter kon het af en toe rond 8 uur 's morgens zelfs vriezen.

Ghat (غات)

Ook plaatselijk bekend als Raht.

Dit kleine woestijnstadje nabij de Algerijnse grens was het eindpunt van de weg, op 365 km van Ubari en 125 km van Serdales.

Juli 1977

Ik had een baan als monteur in een fabriek waar kleibuizen worden gemaakt. Het is niet uit nieuwsgierigheid dat ik dit werk deed, maar een buurman zei me ongeveer twee jaar daarvoor dat ik kon solliciteren naar een baan in die fabriek. Het paste wel wat beter dan het werk dat ik toen als arbeider deed. Eerst in een chemische fabriek waar cadmium werd gewonnen als bijproduct van de zinkproductie, en later weer in een andere fabriek als arbeider in een plastic producerende fabriek die granulaat van hoge dichtheid polyethyleen (HDPE) maakte. Het hield me bezig en ik kreeg er wat geld voor. Genoeg om dronken te worden in de weekends.

Deze nieuwe baan, in de gresbuizenfabriek, lag iets meer in de lijn van waar ik voor gestudeerd had. Ik was een soort werktuigbouwkundige en de aangeboden baan vereiste wat meer denkwerk en initiatief van mijn kant. Ik verdiende er ook wat meer. Niet dat ik veel geld nodig had. Ik was jong en niet getrouwd. Niet eens een vriendin. Wonen bij mijn moeder in *Hotel Mama* voorzag in de meeste, zo niet al mijn behoeften. Handig en niet te ver weg van mijn werk.

Na een paar jaar bezig te zijn in de kleibuizenfabriek deed het gerucht de ronde dat de broer van degene voor wie ik werkte, zich aansloot bij een consortium met vijf andere bedrijven. Die broer leidde een wegenbouwbedrijf. Ik wist helemaal niets van wegenbouw, maar ik bezat de capaciteit om snel te leren. En bovendien hoefde niet al het personeel wegenbouwspecialist te zijn. Een goede solide basis van mechanica en elektriciteit was genoeg om me een baan te bezorgen bij dit consortium. Dat, samen met het feit dat de persoon die ervoor zorgde dat ik de baan bij de kleibuizenfabriek kreeg er ook voor zorgde dat ik de baan bij het wegenbouwconsortium kreeg. Dank je, mijn vriend.

Ik wilde graag in het buitenland werken. De motivatie daarvoor was een vete die ik enkele jaren eerder had met iemand die op het gemeentehuis werkte. In die tijd was er nog dienstplicht in België. Mijn oudere broer was opgeroepen voor zijn dienstplicht en hij deed het goed. Hij kreeg een attest van "goed soldaat" op het einde van zijn dienst omdat hij de enige was die zijn soldatennooddrantsoen opat tijdens een meerdaagse oefening. Hij vertelde me later dat hij het spul alleen at omdat hij honger had en daar dan voor beloond werd. Geen wonder dat de Duitsers twee keer zo makkelijk binnenkwamen. Mijn jongere broer hoefde niet naar het leger omdat ik moest gaan en met twee broederdiensten was hij vrijgesteld. We waren thuis met vijf, mijn moeder en vier kinderen. De oudste was mijn zus dus die zou sowieso niet opgeroepen worden. Grappig detail is dat ze later een baan zocht en vond bij de Belgische luchtmacht. En ze vond er ook een echtgenoot.

Aangezien mijn vader stierf toen ik ongeveer één jaar oud was en mijn moeder ons alle vier alleen opvoedde, vond ik het onrechtvaardig dat ik ook in het leger moest. Ik was net klaar met mijn studie, dus het werd tijd dat ik eindelijk wat geld ging verdienen. Het leger was ook een probleem voor mij omdat ik niet goed met gezag overweg kan. En nog een andere en belangrijkere reden was dat dienstplichtigen geen loon kregen, afgezien van wat zakgeld om in de bar van de legerbasis te besteden. Dus ik overlegde en probeerde de ambtenaar van het stadhuis, die verantwoordelijk was voor de dienstplicht, over te halen mij over te slaan. Eén van ons gezin bij het leger was genoeg, we hadden tenslotte dringend een inkomen nodig.

De man was om de een of andere reden, mij niet duidelijk, van kwade wil. Hij werd zelfs kwaad en beantwoordde mijn smeekbede met de woorden dat hij

er nu wel voor zou zorgen dat ik opgeroepen zou worden. En mijn antwoord aan hem was dan natuurlijk dat ik er dan wel voor zou zorgen dat ik niet zou gaan.

Begin 1977 kreeg ik een brief van het leger dat ik me moest melden bij het oproepingscentrum voor een medische, een psychologische en een cognitieve test. Vroeger deden ze daar drie dagen over, maar gelukkig hadden ze tegen de tijd dat ik moest gaan zelf bedacht dat ze dat net zo goed in één dag konden doen.

En weg was ik. Eén dag in het leger kon er nog door dacht ik. Ik moest met de trein naar Brussel en er zat een treinkaartje bij de brief die ze stuurden. Dat deel was tenminste goed georganiseerd. Er zaten ook instructies bij over hoe ik van het Brusselse Zuidstation naar het testcentrum moest gaan. Dat leek me vrij eenvoudig. Stap op de trein in de buurt van mijn huis, stap uit in Brussel Zuid en loop dan naar het testcentrum. Fluitje van een cent.

Ik keek welke trein ik moest nemen om er op tijd te zijn. De trein van 5:45 was goed. Maar hé, kwart voor zes, dat is ongeveer midden in de nacht. Een trein later zou ook moeten kunnen. Jammer dan maar als ik te laat zou zijn. Zo kwam ik met ongeveer een uur vertraging in Brussel Zuid aan. Ik nam de beschrijving van de te volgen weg er bij. Daarin stond dat ik me naar de uitgang moest begeven en dan linksaf slaan.

De idioten vergaten te vermelden dat er twee uitgangen zijn. Ik liep dus naar de uitgang die het dichtstbij was en sloeg linksaf. Na ongeveer een kwartier lopen klopte de beschrijving niet meer met de omgeving. Verdomme, ik was de verkeerde kant opgegaan. Niet mijn schuld, redeneerde ik. Maar de klok tikte door en ik was nu al meer dan een uur te laat, dus besloot ik een taxi te nemen. Taxichauffeurs kennen de weg en inderdaad, de man zette me keurig af voor de hoofdingang van het testcentrum.

Ik liep door de poort en rechts van mij was een soort kantoor waar verschillende mensen in uniform lange lijsten met namen doornamen. Ze waren de koppen aan het tellen en ik was er vrij zeker van dat ze minstens één dienstplichtige misten. Dat is wat het leger doet. Koppen tellen. Wees voorbereid op tijden van oorlog waarin je echt wilt tellen hoeveel van je ondergeschikten beschikbaar zijn. Het is geen goed idee voor een officier om ten strijde te trekken en dan te beseffen dat hij er alleen is en de gevechten in zijn eentje moet doen.

War: a massacre of people who don't know each other for the profit of people who know each other but don't massacre each other.

Paul Valery

Dus, met een grote glimlach op mijn gezicht kwam ik de kamer binnen en liet hen de brief zien die ik had ontvangen. Een van de jongens achter de balie begon onmiddellijk tegen me te schreeuwen, een beetje dezelfde stijl die je ziet bij de drill sergeants in boot camps. Ik denk dat dit de houding van het leger was en dit exemplaar wist duidelijk niet hoe hij burgers moest aanspreken of misschien was dit gewoon zijn manier om nieuwe rekruten welkom te heten. Ik had geen zin om bij wijze van begroeting toegeschreeuwd te worden, dus ik draaide me om en begon het kantoor uit te lopen zonder een woord te zeggen.

Wat er daarna gebeurde ging zo snel dat het moeilijk voor te stellen is. Voordat ik goed en wel wist wat er gebeurde, sprongen twee van de andere mannen in het kantoor over de tafel en grepen mij bij de armen. Degene rechts van mij was vriendelijk en kon woorden uitbrengen zonder te

schreeuwen. Hij klonk me zelfs aardig in de oren, dus ik besloot te wachten en naar hem te luisteren om te horen wat hij te zeggen had. Deze man verontschuldigde zich zelfs voor het vreemde (vijandige zou misschien beter passen) onthaal van zijn collega en zei dat het niet erg was, hij zou proberen mij voor die dag nog in te passen, wat volgens hem toch wel mogelijk zou zijn. Dus, ik had geen idee wat ik gemist had gedurende de tijd dat ik er niet was. Duidelijk een verspilling van tijd, dus ik was blij dat ik te laat was. Dit was de enige dag in mijn leven dat ik in het leger diende.

Toen kwam het consortium.

Ik wist al op welke dag ik me op een legerbasis in België moest melden om tot een oorlogstoker te worden getransformeerd. En die dag kwam in een zeer snel tempo dichterbij.

Intussen was ik aangenomen door het bedrijf dat de weg in Libië zou aanleggen en had ik mijn visum al. Ik was klaar om te vertrekken en het leger en mijn moeder te vergeten. Anderzijds was ik er zeker van dat noch mijn moeder, noch het leger mij zou vergeten. Dat laatste had iets weg van een probleem dat nog opgelost moest worden. Zorgen voor later. En ik kon nog steeds brieven schrijven naar mijn moeder als ik daar behoefte aan had.

Op een zonnige middag op 1 juli vertrokken we met het vliegtuig naar Frankrijk, bestemming Parijs Charles De Gaulle. We hadden een vlucht geboekt bij UTA, een inmiddels ter ziele gegane Franse luchtvaartmaatschappij, maar die kon ons diezelfde dag niet naar Tripoli vliegen. We moesten overnachten in een hotel op de luchthaven. De naam van het hotel was Jacques Borel Sofitel. Op dat moment had ik absoluut geen idee wie of wat Jacques Borel was, maar het hotel was erg mooi en comfortabel en na het diner sliepen we als rozen en stonden we op tijd op om onze vlucht naar Tripoli te halen.

En tussen haakjes, Jacques Borel is een Franse schrijver. Beroemd genoeg, in ieder geval in Frankrijk, om een hotel naar hem te vernoemen.

De vlucht van Parijs naar Tripoli, of Tarabulus zoals de stad plaatselijk wordt genoemd, duurt ongeveer drie en een half uur. De vlucht gaat over heel Frankrijk en dan over de Middellandse Zee. Je krijgt de woestijn niet te zien. Alleen Frankrijk van bovenaf en water. Ook van bovenaf.

In die tijd stelde het vliegveld van Tripoli niet veel voor. Je kon het terminalgebouw in en uit lopen zonder enige veiligheidscontrole. Het terminalgebouw was niet meer dan een kleine vertrek- en aankomsthal en in elke hal pasten maximaal zo'n 150 mensen.

Bij aankomst moesten we onze bagage openen voor inspectie. In die tijd waren er geen röntgenapparaten om de bagage te scannen en zeker geen snuffelhonden. Libiërs in het algemeen waren toch al niet zo dol op honden. De douane was op zoek naar alle soorten smokkelwaar, variërend van seksblaadjes tot drank en alles daartussen wat ze op dat moment illegaal achtten.

Ik probeerde eens het land binnen te komen met een klein flesje Johnny Walker (Black label), maar de douane-agent voelde al snel de hals van het flesje in de binnenzak van mijn jas. Gebrek aan ervaring van mijn kant en te veel ervaring van zijn kant denk ik. Mijn vriend had me verteld hoe ik het moest doen en hij kon ermee weggelopen. Ik niet.

Ik moest de agent volgen naar zijn kantoor en hij zei dat ik hem de fles moest geven. Ik hoefde niet te doen alsof, hij wist dat ik een fles bij me had, dus ik

greep in mijn zak en overhandigde hem het flesje. Hij keek toen heel streng. Ik weet niet of het was omdat hij het merk niet goed vond of omdat hij echt boos was over mijn smokkelpoging. Waarschijnlijk het laatste. Hij verklaarde toen dat hij me voor dit vergrijp in de gevangenis moest zetten.

Dit is het punt waarop men moet beginnen te discussiëren. Ik legde hem zorgvuldig uit dat dit kleine flesje van 20 cl mijn rantsoen was voor de komende twaalf weken en dat het niet voldoende zou zijn om me ook maar één avond dronken te voeren. Het kostte me wat overtuigingskracht en een zielig gezicht van mijn kant. Maar vooral het vooruitzicht dat als hij me niet in de gevangenis zou stoppen, hij geen papierwerk zou moeten doen en de fles voor zichzelf zou kunnen houden, deed het hem. Na een half uurtje de nodige beleefdheidsformules uitgewisseld te hebben en beloofd te hebben dat ik dit nooit meer zou doen, was ik vrij om te gaan. Geen papieren getekend, geen bewijs dat er iets in beslag was genomen.

Omdat hij oprecht boos leek over mijn misdrijf verwachtte ik dat hij de fles in een vlaag van afkeer op de betonnen vloer in duizend stukken zou gooien. Maar nee, de fles werd voorzichtig in een van de lades van zijn bureau gelegd en ik kon zelfs een flauwe glimlach op zijn gezicht ontwaren, maar ik zweer het, slechts voor een fractie van een seconde, niet langer.

Tripoli was een drukke, bruisende stad, vol leven en activiteiten van allerlei aard. Overal op straat liepen soldaten. En vaak waren het vrouwelijke soldaten met van die strakke broeken aan. Ik hield wel van die aanblik. Het gaf me een gevoel van veiligheid. Ja, ze waren vaak gewapend, maar geloof me, ze zagen er goed uit. Helemaal niet bedreigend. En ik heb me altijd afgevraagd of ze deel uitmaakten van het lijfwachtteam van Kadhafi, dat, zoals we allemaal weten, uitsluitend uit vrouwen bestond.

Een zekere kolonel Kadhafi was dus de baas in Libië. Theoretisch waren het de volkscomités die de beslissingen namen en het land bestuurden, maar in de praktijk moesten zij gewoon doen en zeggen wat de grote leider beval. Voor de meeste Libiërs was het leven draaglijk, maar over het algemeen waren ze ook niet erg gelukkig. Het portret van Muamar AL-Kadhafi was alomtegenwoordig in het straatbeeld. Zelfs in de kleinste gehuchten. Je kon gewoon niet missen wie er de baas was.

Muamar schreef ook zijn ideeën op in drie kleine boekjes. Een andere illustere leider in China had dat enige tijd voor hem ook gedaan, met enig succes, dus besloot Muamar dat hij ook een Libisch equivalent nodig had. Mao's boekje stond bekend als het Rode Boekje, maar die kleur stond Muamar niet aan en hij ging voor groen. Zijn eigen [Groene Boekje](#), drie delen. Natuurlijk heb ik ze alle drie. Ergens op zolder denk ik. Het moeten nu wel collector's items zijn. Het Groene Boekje is nooit zo populair geworden als het Rode Boekje, maar als je het in je achterzak droeg, de bovenkant een beetje zichtbaar, was dat een soort signaal aan leger- en politieagenten dat ze je gewoon niet moesten lastigvallen. Ik heb nooit geweten of dit echt waar was, maar feit is dat ik nooit door politie of leger ben tegengehouden toen ik in Tripoli rondliep met het boekje in mijn achterzak.

Libië was en is nog steeds een islamitisch land. Wanneer je naar het land reist, moet je de wetten van het land volgen en veel van die wetten staan in nauw verband met de regels en gebruiken van de Islam. Als buitenlander en niet-gelovige heb je daar meestal geen last van, zolang je de wet maar respecteert. En de wet schrijft niet voor dat je gelovig moet zijn of dat je elke vrijdag naar de moskee moet gaan.

Wat wel opvalt in het begin van je verblijf in Libië, zoals in de meeste andere islamitische landen, is de oproep tot het gebed 5 keer per dag. In de dagen

van de profeet waren er nog geen elektronische versterkers of luidsprekers. Die zijn pas vrij recent in de moskeeën geïntroduceerd. Sommige verstokte imams beklimmen nog steeds de minaret om op te roepen tot het gebed door middel van een gezang. De menselijke stem, vooral wanneer die klinkt vanaf de top van een toren, kan een behoorlijke afstand overbruggen. Maar imams worden ouder en het beklimmen van deze smalle trappen 5 keer per dag kan een lastige taak zijn. Het omarmen van moderne technologie kan het leven voor sommigen dus wat gemakkelijker maken. En een bijkomend voordeel is dat men vier luidsprekers boven op de minaret kan plaatsen en deze naar de vier windstreken kan richten. En natuurlijk dragen de luidsprekers de menselijke stem over veel grotere afstanden en bereiken zo meer mensen. Het zou onterecht zijn te zeggen dat deze oproep tot gebed een ongewenste inbreuk is op het leven van de mensen. Voor de overgrote meerderheid is dat niet zo. Zij willen wel 5 keer per dag bidden en dan is iemand die hen oproept voor gebed handiger dan dat je je wekker moet zetten. En bovendien verschillen de gebedstijden elke dag een beetje omdat ze gekoppeld zijn aan zonsopgang en zonsondergang. De imam weet het, dus vertrouw op hem.

Nu heb ik veel imams horen zingen in veel verschillende landen en vaak zijn ze niet erg getalenteerd. Zij doen hun werk, maar het is niet ongewoon dat er een gebrek is aan emotionele verbinding tussen hun plicht als oproepeer tot gebed en de manier waarop zij deze oproep uitvoeren. Het klinkt vaak als een automatisme zonder ziel.

Er was echter één opmerkelijke uitzondering en dat was de imam van de belangrijkste moskee in Tripoli. Echt, deze man de woorden horen zingen die de gelovigen oproepen tot het gebed was een genot voor het oor. Ik heb echt genoten van het luisteren naar de man, vooral 's morgens vroeg, als het buiten nog stil was. Als hij zong werd ik wakker van vreugde en luisterde intens naar zijn gezang. Het deed me veel meer sympathie voelen voor de Islam. Ik zou het kunnen omschrijven als pure vreugde.

Aangezien die imam meer dan 40 jaar geleden actief was, kan ik alleen maar aannemen dat hij nu met pensioen is, maar ik hoop dat hij misschien nog steeds met zijn prachtige stem voor de mensen van Tripoli zingt.

Allah is groot, er is maar één god en Mohammed is zijn profeet.

Het centrum van Tripoli is vrij aangenaam. Het is ook het historische centrum. En één plein in het bijzonder, *Maydan Alshuhada* of *Martelarenplein* is zeer interessant en zeker een bezoek waard. Muammar besefte dit ook en hij wilde zijn leer benadrukken door dit plein in het groen te schilderen. Geen idee hoeveel liter verf dit gekost kan hebben, maar groen was het.

In Kadhafi's laatste dagen paradeerde hij te voet op dat plein met een open paraplu boven zijn hoofd om hem te beschermen tegen? Ik weet niet waartegen, want hij was daar na zonsondergang die dag en het regende niet. Hij glimlachte terwijl hij rondkeek, maar het kwam op mij allemaal een beetje clownesk over. Zijn dagen als een man die wist wat hij deed (min of meer) waren toen al lang voorbij.

En zoals in elke Arabische stad waren er ook in Tripoli verschillende soeks. Nu, ik heb de neiging om te verdwalen in steden. In elke stad, voor wat dat betreft. Dus ik weet niet meer waar de soek was die ik bezocht. Het was er niet overvol met toeristen. Nee, in feite waren er heel weinig toeristen in Libië. Het bezoek aan die soek was dus meer een oefening in het omgaan met de plaatselijke bevolking.

Ik vond een keer een klein winkeltje in de soek met een stenen urn buiten, gevuld met wat leek op oude munten. Ik bekeek ze wat beter en inderdaad,

het leken oude Romeinse munten te zijn. De winkelier verzekerde me dat het allemaal kopieën waren, dus geen plunderingen. En omdat het allemaal koperen munten waren had ik zin om er een handvol van te kopen. Ik heb ze nog steeds ergens. Echte gegarandeerde kopieën.

De Romeinen hadden in hun dagen nederzettingen in Libië, vooral langs de kust. Enkele belangrijke overblijfselen stonden in mijn tijd nog overeind en konden worden bezocht. De twee dichtst bij Tripoli waren *Sabratah* en *Leptis Magna*. Sabratah lag ongeveer 65 km ten westen van Tripoli en was er het dichtst bij. Leptis Magna lag ongeveer 100 km ten oosten. Dus bezochten we Sabratah. Misschien een goede keuze, want het was open voor bezoekers, maar die waren er nauwelijks.

Op deze plaats ontdekte ik ook hoe de openbare toiletten in een oude Romeinse stad waren georganiseerd. Zeer leerzaam. Het was een cirkelvormig gebouw, dat aan de buitenrand zitplaatsen bood aan een tiental bezoekers in grote nood. Men kon er hand in hand gaan zitten en genieten. Ik weet niet of ze dat ook werkelijk deden, dat hand in hand. Op het bordje met een korte uitleg stond dat ze geen toiletpapier hadden, maar sponzen gebruikten om hun billen af te veegen. Geen specificatie of de sponzen voor eenmalig gebruik waren of door de volgende klant hergebruikt moesten worden. Of misschien was het een *Bring Your Own*, wie weet.

Het is duidelijk dat de plaats is ontworpen als een ontmoetingsplaats, want de gebruikers zaten naast elkaar, kont tegen kont, hun ding te doen. En waarschijnlijk babbelend over hoe ruw het leven kon zijn en klagend over te veel zout in de soep van vandaag en andere kritische of triviale zaken. Waarover kan men trouwens discussiëren terwijl men op de plee zit? Ik kon en kan me nog steeds levendig voorstellen hoe het er daar aan toe moet zijn gegaan.

Na onze aankomst in Tripoli wist niemand van ons echt wat we toen moesten doen. Later kwamen we erachter dat dit een structurele fout was in de organisatie en dat deze desorganisatie endemisch was voor het bedrijf en het land. Ik raakte eraan gewend en begon het zelfs leuk te vinden omdat het me veel vrijheid bood.

We logeerden in het *Beach Hotel*, en niet verrassend was dit vlakbij het strand gelegen. Niet veel te doen daar behalve eten, drinken en slapen. Het drinken bestond uit niet-alcoholische dranken en het eten beperkte zich tot wat er in het land te krijgen was. Meestal verschillende soorten pastagerechten. En het slapen hield in dat we werden ondergebracht in kamers met elk vier bedden. De netheid in de kamers was een probleem. De kamers werden wel schoongemaakt door het personeel, maar het was duidelijk dat we niet in de suites verbleven, dus een dagelijkse snelle veeg met een bezem was het wel zo'n beetje.

Op een nacht werd ik gewekt door iets dat over me heen kroop. Het was donker in de kamer dus ik kon niet zien wat het was, maar ik dacht dat het een kakkerlak moest zijn. Er waren overal kakkerlakken in overvloed en onze kamer was geen uitzondering. Ik kon de ongewenste indringer grijpen en besloot toen dat anderen er ook wat plezier aan moesten beleven, dus gooide ik hem op de man in het bed naast me. Ik heb de rest van de nacht goed geslapen.

Die eerste weken in Libië vulden we onze dagen met niets doen of anders door te doen alsof we iets nutteloos deden. Het was een beetje saai, vooral omdat ons hotel niet op loopafstand van de stad lag. We konden naar het strand gaan of een wandeling op de dijk maken. Wat soms leuk was, omdat

het meestal mooi weer was. En we konden er andere slachtoffers die daar ook vastzaten ontmoeten en met ze praten. Zo leerden we veel. Vooral de dingen die niet mochten en hoe je aan ontdekking kon ontsnappen als je er toch zin in had. Het kwam ons later in de woestijn goed van pas.

Na een paar weken werd besloten dat we de eindhalte van de weg dan maar eens moesten bezoeken. Een klein woestijnstadje genaamd Ghat. De lokale bevolking daar noemde het Rath.

Waarom is er bijna altijd een discrepantie tussen hoe wij een plaats noemen en hoe het plaatselijk wordt genoemd? Tripoli is eigenlijk Tarabulus en Bangkok wordt plaatselijk

Krungthepmahanakhonamonrattanakosinmahintharayutthayamahadilokphopn oppharatratchathaniburiromudomratchaniwetmahasathanamonphimanawatan sathitsakkathattiyawitsanukamprasit genoemd. Nu kan ik begrijpen waarom wij het liever Bangkok noemen, maar toch noemen de Thai hun hoofdstad Krung Thep, en dit omdat de meeste inwoners de volledige naam van de stad ook niet kennen. Er is dus enige logica om het een andere korte naam te geven. Om het wat gemakkelijker te maken, kiezen wij buitenlanders voor Bangkok en de lokale bevolking voor Krung Thep.

Van Tripoli naar Ghat is in vogelvlucht zo'n 930 km, dus het handigste was dan ook om er heen te vliegen. Met de auto zouden we er twee dagen over doen om er te komen.

Er was een landingsbaan in Ghat maar veel stelde dat niet voor. De landingsbaan was een grindpad dat enigszins geëffend was en waarin de meeste putten waren gedicht. De vice-minister van transport besloot dat het ook voor hem een leuk uitstapje was, dus hij ging met ons mee. Ik denk dat hij daar familie had wonen, dus de gelegenheid kwam hem goed uit. Alle leiders van het consortium gingen ook mee.

We charterden een vliegtuig, een Fokker F27, die prima geschikt was om de klus te klaren en na een vlucht van twee uur kwamen we veilig aan in Ghat. Ik weet nog steeds niet waarom we daarheen gingen. Behalve dat we door de burgemeester van het stadje werden uitgenodigd voor een werkelijk overheerlijke couscous en daarna wat in het stadje rondliepen, hebben we daar niets gedaan. Ook dit was kenmerkend voor de hele onderneming. Ik denk dat we naar Ghat gingen om de plaatselijke bevolking te informeren dat de weg bij hen zou eindigen, dus zet je schrap. Later bleek dat de afhandeling van het project wat trager verliep dan aanvankelijk verwacht.

Terug in Tripoli vroeg ik de baas van het consortium om een privé-gesprek en legde hem uit dat ik bezig was om in de komende weken als deserteur te worden beschouwd. Zijn reactie was laconiek. Hij zei me alleen dat oh, als het maar is wat je dwars zit. Maak je geen zorgen, hij zou het in een oogwenk regelen.

Het bleek dat zijn bedrijf uitsluitend voor het Belgische leger werkte en dat alle mensen die voor hem werkten ex-militairen waren, variërend van kapiteins tot generaals en alles daar tussenin.

Een paar dagen nadat hij naar België was teruggekeerd, kreeg mijn moeder (godzijdank hebben we allemaal een moeder) een heel vriendelijke brief van het leger, waarin haar in detail werd uitgelegd welke formulieren (bij de brief gevoegd, jawel) ze moest invullen en wat ze waar moest schrijven en ik zou worden geregistreerd als vrijwilliger die ontwikkelingshulp verleende aan Rwandees personeel in Libië. Tijdens mijn hele verblijf in Libië heb ik geen enkele Rwandees gezien, maar dat was blijkbaar maar een klein detail. Belangrijk was dat het papierwerk gedaan was en dat ik me moest laten

registreren op de Belgische ambassade in Tripoli en mijn vrijwilligersstatus in Libië moest aangeven en er dan voor moest zorgen dat ik minstens 24 maanden in Libië bleef over een periode van drie jaar. Ik kan u nu al zeggen dat ik dat gehaald heb, tot op de dag. Ik ben dus officieel geen deserteur en ik heb gewonnen van die lul op het gemeentehuis in België.

Augustus 1977

Eind juli vonden we allemaal dat het tijd was om te verhuizen en ons wat dichterbij de werkplek te vestigen.

De hoofdadministrateur in Libië, zoiets als een hedendaagse CEO, had een kantoor geregeld in een stad genaamd Sebha. Je zou denken dat je daar de koningin zou ontmoeten, maar dat is niet zo. Het is Sebha, niet Sheba. De koningin was van Sheba. Waar dat ook mag zijn.

De hoofdadministrateur heeft dat kantoor ook niet zelf gevonden. Nee, een van de ingenieurs had de jaren ervoor in Libië gewerkt en het bedrijf waar hij voor werkte huurde die plek vóór ons, dus het was eigenlijk een fluitje van een cent om de deal te regelen. Je hoeft er niet over op te scheppen.

Het kantoor was in feite een volledig ommuurde villa, met een tuin waarin niets anders groeide dan wat hardnekkig onkruid dat weigerde door de schroeiende zon te worden gedood.

De villa leek een beetje op een ommuurde vesting. Eén enkele ingang en een drie meter hoge muur eromheen. Het gebouw zelf had een plat betegeld dak en ik sliep daar soms omdat het binnen 's nachts veel te heet kon zijn. In de zomer daalde de temperatuur 's nachts zelden onder de 30°C, dus slapen onder de blote hemel, de sterren en satellieten voorbij zien komen, was een soort opluchting.

Maar slapen in de open lucht had soms ook wat nadelen. Als de wind 's nachts opstak droeg hij veel zand met zich mee en dat zand drong in elke holte van je lichaam. Dan waren het 's morgens moeilijke momenten om het zand kwijt te raken en jezelf een beetje op te frissen.

Deze keer vlogen we niet. We zijn er met de auto heen gereden. Het is 770 km rijden en je doet er, als Allah het wil, 9 uur over. Als er onderweg geen putten waren geweest, hadden we het waarschijnlijk ook in 9 uur gehaald. Gelukkig wist de Franse werfingenieur beter en vertrokken we vroeg in de ochtend, zodat we net voor de schemering in Sebha aankwamen.

Autorijden in de Sahara tijdens de hoogzomer is een hele ervaring. Wat we niet wisten, maar al snel ontdekten, waren twee dingen. Het eerste was dat rijden met de ramen open geen goed idee was. De hete woestijnlucht die op die manier binnenkwam was gewoon te heet om te verdragen. De enige optie was om met de ramen dicht te rijden.

En een tweede ding waar we ook achter kwamen was dat de airco niet berekend was op temperaturen van boven de 45°C (en die waarschijnlijk soms hoger konden oplopen dan dat). Dus we zaten met een dilemma: gekookt worden in de auto door de hete woestijnwind die door de open ramen naar binnen kwam of gekookt worden in de auto door een te kleine airco. We werden die dag ook gekookt, dat kan ik je verzekeren.

Maar hoewel we ons eerst afvroegen waarom ze daar geen krachtigere airco's in de auto's stopten, merkten we dat na een jaar of wat in de woestijn te hebben doorgebracht je gewend raakte aan de hoge temperaturen. Tegen die tijd konden we vrolijk rijden met de ramen wijd open, een arm naar buiten en de airco vergeten. Gewoon laten zien dat je cool bent. Dat was een manier om nieuwkomers van langdurige bewoners te onderscheiden. Trouwens, de airco's vielen na een paar maanden uit omwille van de vele putten in de

wegen. Ze werden gewoon in stukken geschud bij elke hobbel in de weg. En hobbels waren er genoeg. En die konden gigantisch zijn.

De weg tussen Tripoli en Sebha was geasfalteerd. Nou ja, meestal dan. Soms waren er nog stukjes asfalt rond de putten over. Je moest heel voorzichtig en selectief zijn om de juiste weg te kiezen om de putten te omzeilen en er met zo weinig mogelijk schade door te komen zonder helemaal stil te staan.

Op een dag kwam mijn kamergenoot terug van een verlof in België en werd hem gevraagd om met een kleine Nissan truck van Tripoli terug te rijden naar ons kamp in de woestijn. Mijn kameraad stond er niet om bekend dat hij de voertuigen met voorzichtigheid behandelde, maar ik moet toegeven, ook hij probeerde de grootste putten, die gemakkelijk 30 cm diep konden zijn, te vermijden.

Die truck was niet de snelste die men zich kon voorstellen en de versnellingsbak was niet gesynchroniseerd. Dat betekende dat de chauffeur iedere keer dubbel moest koppelen als hij moest schakelen. Vermoeiend, vooral op dat lange stuk in de woestijn tussen Tripoli en Sebha. En het is makkelijk om je concentratie te verliezen. Na enkele uren rijden wordt het moeilijk om op de weg te blijven, want er zijn echt heel lange stukken die recht zijn. Het zicht begint te vervagen en de opstijgende hete lucht zorgt voor een waas in de verte zodat het moeilijk is om te zien waar de weg naartoe gaat en waar de horizon begint, zelfs als die rechtdoor loopt. Door deze waas krijg je de indruk dat de weg de hele tijd lijkt te kronkelen. Wat je ziet is niets anders dan een vervormd beeld van de werkelijkheid.

Halverwege zijn rit merkte hij plotseling een reeks reusachtige putten op en hij vreesde dat als hij daar met die snelheid doorheen zou gaan, hij de vrachtwagen volledig zou kunnen beschadigen en daar vast zou komen te zitten of dat de lading die hij vervoerde uit de laadbak van de vrachtwagen zou kunnen worden gesmeten. Te laat om te remmen, dus de enige uitweg die hij zag, was een scherpe draai aan het stuur te geven om te proberen de putten te ontwijken. Te scherp zo bleek en hij rolde over de kop. Na een aantal koprollen kwam hij uiteindelijk tot stilstand. Later, toen ik hem sprak, vertelde hij me dat hij een geluksvogel was, want de vrachtwagen eindigde na de koprollen terug op zijn wielen, klaar om de rit voort te zetten. Alleen, zijn lading lag nu overal verspreid in het zand.

Gelukkig voor hem waren er een aantal vrachtwagens achter hem en de chauffeurs stopten om hem te helpen zijn spullen weer op de truck te laden. Toen hij eindelijk bij het kamp aankwam, hinkte hij en zijn bovenlichaam hing wat scheef. In feite stond het grootste deel van zijn lichaam scheef. Ik kon hartelijk lachen om zijn avontuur. Hij was echter in een wat minder vrolijke stemming. Ik vraag me af waarom.

De zandwegen in de woestijn waren echter van een andere orde dan de geasfalteerde wegen. Ze werden "pistes" genoemd en waren min of meer gemarkeerd zodat men soms kon zien waar de piste bedoeld was om te lopen en waar de woestijn was. Veel mensen maakten geen gebruik van de pistes en reden door de zandduinen in de woestijn. Dit was nogal riskant wanneer ze te ver in de duinen gingen. De wind in de woestijn heeft de neiging om uit alle richtingen te waaien. Daardoor worden de hellingen van de zandduinen glad en kan men er met zeer hoge snelheid overheen rijden. Snelheden tot 120 km per uur zijn haalbaar. Er was echter één ernstig gevaar aan verbonden. Als de wind lang genoeg uit dezelfde richting waaide gedroeg de achterkant van de duinen zich zoals golven op zee doen. Het duin loopt aan de windzijde zachtjes op, maar net na de top krult het naar binnen, zoals de golven waarop de surfers in Hawaii zich uitleven. Alleen heeft een auto die met hoge snelheid

over de duinen scheert plotseling geen vaste grond meer op de top van zo een duin en zweeft hij een tijdje door de lucht. Daarna zal de auto terug dalen, in duikvlucht, neus eerst naar beneden. En de mensen in de auto raken dan meestal gewond. Of sterven. Dus, rijden door de zandduinen kan je heel snel op je bestemming brengen. Of helemaal niet.

De reden waarom de pistes vaak werden vermeden (ik vermeed ze meestal ook) was dat toen de piste was gemaakt, hij glad was, maar na een tijdje werd hij oneffen. Als een golfplaat. Alleen, de hobbels waren overdwars en ze konden wel 30 cm hoog zijn en dus moest je van hobbel naar hobbel rijden. Honderden kilometers lang. Er waren in principe twee snelheden waarmee men op die delen van de piste kon rijden en dat was met 3 km per uur of meer dan 80 km per uur. Wanneer je met de hogere snelheid rijdt op een piste gaat een Toyota Land Cruiser 20 000 km mee voordat hij uit elkaar valt. Een Land Rover houdt het 40 000 km uit. Het verschil was dat de carrosserie van de Land Rover gemaakt was van aluminium.

Dus ik vond ook dat het een goede reden was om mijn geluk off-road te beproeven. In het begin was ik daar erg onzeker over, maar na een jaar of wat wist ik precies waar ik was door alleen maar naar de grond te kijken. Na een tijdje leer je de verschillende grondsoorten herkennen en weet je waar je kan stoppen en, nog belangrijker, waar niet. Als je op de verkeerde ondergrond stopt kun je er vrij zeker van zijn dat je jezelf zult moeten uitgraven. Wat niet zo leuk is als de temperatuur oploopt tot boven de 40°C.

Eenmaal gesetteld in Sebha werden er plannen gemaakt om verder te trekken aangezien de weg die we moesten aanleggen een heel eind verderop begon. Maar dit betekende dat we in Sebha moesten wachten op het materiaal dat ter plaatse zou komen. We verbleven enige tijd in de villa (ja, ook met kakkerlakken) en de Franse ingenieur reed ondertussen naar een klein dorpje genaamd Serdales, dat op ongeveer 450 km van Sebha lag.

En daar gaan we weer, plaatselijk staat Serdales bekend als Laowinat, of Awaynat zoals het in het Arabisch wordt gespeld. Hij huurde er een huis en dat zou onze tijdelijke uitvalsbasis worden tot onze spullen naar de camping werden gebracht.

De Franse ingenieur was soms een strenge man. Het is evenwel niet nodig om in de woestijn streng te zijn, om welke reden dan ook. Overleven is belangrijker. En zijn manieren, vooral 's morgens als hij "soldat reveille toi" begon te zingen zorgden ervoor dat ik het gevoel had dat ik toch in het leger zat. Wat ik verafschuwde. Na zijn ontwaakliedje ontbeet hij met de anderen. Ik had de gewoonte niet voor de middag te eten, dus ontbijten was niets voor mij. Ze zouden met de auto naar de plaats van het kamperrein rijden. Dus, in mijn simplistische redenering dacht ik dat het in orde zou zijn als ik in de auto sprong net voordat ze zouden vertrekken. De *French Lieutenant* was echter van streek door mijn gedrag en reed weg seconden voordat ik in de auto kon stappen. Hij schreeuwde tegen mij dat hij ervoor zou zorgen dat deze dag van mijn loon zou worden ingehouden. Gelukkig had hij daar helemaal niets over te zeggen.

Het vooruitzicht om de rest van de dag in dat huis te moeten blijven terwijl de anderen zich vermaakten met spelen in het zand leek me grimmig. Ik redeneerde dat te voet de weg nemen net zo ver was als met de wagen en dus deed ik dat. Ik kan me niet herinneren wat we daar die dag deden. Waarschijnlijk niets opwindend. Maar ik herinner me wel dat we op een dag een stukje verder reden naar een heuvelachtig landschap waar de weg doorheen moest (ik maakte er wijselijk een gewoonte van om 's morgens op te staan zo'n 15 minuten nadat hij zijn wekliedje had gezongen en dat gaf me

dan ruim de tijd om tijdig in de auto te stappen). Deze plek was, zei de man, waar het allemaal om draaide.

Serdales ligt op ongeveer 250 km van het eindpunt van de geasfalteerde weg tussen Sebha en Ubari (ja, ook bekend als Awbari). Logisch zou zijn dat we de weg vanaf Ubari zouden aanleggen en ons basiskamp in Ubari zouden hebben. Maar de Fransman legde toen uit dat het plan was om daar te beginnen, midden in de woestijn, omdat deze heuvels die we voor ons zagen als rots werden beschouwd en om ze uit te graven zouden we 7 keer zoveel geld krijgen als voor het graven in het zand.

Ja, vrienden, vóór ons was er een geoloog geweest die de ondergrond had gecontroleerd en aan het consortium had verzekerd dat het rots was en dat er geld uit de hemel zou vallen als wij daar aan de slag gingen.

Het is nu wel duidelijk dat als die geoloog een westerling was en niet gewend was aan wat hitte, hij daar misschien ook echt was geweest en met zijn handen had geprobeerd wat zand uit te graven en toen snel tot de conclusie was gekomen dat dit inderdaad rots was en toen in zijn auto was gesprongen om als de bliksem uit die oven te geraken voordat zijn edele delen gekookt zouden zijn.

Wij waren de pineut, zoals we ontdekten toen het te laat was.

Nadat we het kamp hadden opgezet (ik was intussen gepromoveerd tot assistent-kampl leider) en het materiaal begon te arriveren - sommige nieuw, sommige antiek - kwamen ook de toezichters opdagen. De toezichters waren nieuwsgierig en wilden controleren wat voor soort rots we zouden gaan uitgraven.

We hadden een gloednieuwe bulldozer ter beschikking en de machinist tufte er mee naar de plek. Als ik me goed herinner lagen die heuvels op zo'n 15 km afstand van ons kamp, dus het kostte hem enkele uren om er te komen.

Bulldozers hebben niet de neiging om echt snel te gaan.

De rotsproef is eigenlijk heel simpel. Een bulldozer heeft aan de achterkant een haak, een ripper. Deze haak kan worden neergelaten en dan door de grond scheuren, vandaar dat hij ripper wordt genoemd. De techniek is dat de bulldozer operator probeert de haak zo ver mogelijk in het gesteente te wrikken (het is de bedoeling dat hij er slechts enkele centimeters diep in gaat) en dan voorwaarts gaat om een sleuf in de grond te maken. Afhankelijk van de kracht die nodig is om vooruit te komen weten de toezichters hoe stevig de ondergrond is en over welk soort rots we spreken. Ik sprak later met de machinist en hij zei dat hij de ripper zonder enige moeite helemaal naar beneden kon duwen (ongeveer 50 cm) en dan met de motor op stationair toerental, met de rem op, vooruit kon rijden. Hij ging er nog steeds doorheen als door zachte boter.

We waren echter gelukzakken en de Poolse toezichters hadden erge dorst en we konden ze van voldoende zelfgebrouwen drank voorzien en dus werd besloten dat we dit harde zand toch maar "rots" konden noemen.

Het tweede deel van ons plan was heel slim bedacht. We zouden de rots die we moesten uitgraven gebruiken om de diepte tussen twee heuveltoppen op te vullen en dat zou ons weer een hoop werk besparen en weer veel broodnodig geld opleveren.

Helaas, hoeveel drank we de toezichters ook voorhielden, ze bleven maar zeggen dat deze "rots" ongeschikt was om het dal op te vullen, omdat er te veel stof in zat en dus nooit stabiel genoeg zou zijn om de weg te dragen. We

moesten het uitgegraven materiaal langs het traject van de weg dumpen en het daar achterlaten.

Er was gevloek in het kamp te horen. Luid gevloek. Heel luid zelfs. Maar, wees gerust, er waren geen kinderen aanwezig. Alleen volwassenen waarvan sommigen, helaas, de mentale leeftijd van een kind hadden. Maar dat is naast de kwestie.

De toezichters waren gecontracteerd door de Libische regering en afkomstig uit Polen. In die tijd was Polen nog lid van de COMECON en dus een communistisch land.

In ons contract met de Libische regering was bepaald dat wij de toezichters op onze kosten moesten huisvesten en voeden. Het contract stipuleerde niets over welk soort drank we moesten voorzien, dus dat werd aan ons overgelaten en de inspecteurs waren heel blij dat een deel van hun drank zou bestaan uit 60° likeur. Zelfgemaakt, maar gemaakt door experts op dit gebied.

Serdales, oktober 1977

Ik was 12 weken in Libië en kon toen drie weken na mekaar met verlof. Betaald verlof, wel te verstaan. Met hetzelfde (hoge) salaris als wanneer ik in de woestijn werkte. De meeste anderen vonden het na acht weken al welletjes genoeg en gingen dan al met verlof. Ze kregen dan 2 weken betaalde vakantie en een groot deel van hen kwam niet meer opdagen na hun verlof. Waarschijnlijk was de roep van de woestijn niet voor iedereen sterk genoeg.

Een paar dagen na het opzetten van het kamp werd besloten dat ik bevorderd zou worden tot specialist in koeltechnieken (geen assistent deze keer). Dit hield in dat ik dingen zoals airco's, koelcellen, vriezers enzovoort moest herstellen. Ze staken me een boek in de handen en er werd me gezegd dat alles wat ik moest weten over koeltechnieken in dat boek stond.

Dus begon ik het boek te bestuderen en raakte vertrouwd met alle technieken en natuurkundige processen die erbij betrokken waren. Het kwam me goed uit, want toen ik terug was in Europa kocht ik ook een set van zes boeken over deeltjesfysica en quantummechanica en dergelijke. Die ik ook las en bestudeerde. Het is me nog steeds niet duidelijk met welk doel ik dat bestudeerde, maar het was leuk en verdomd interessant. In mijn gedachten promoveerde ik mezelf van gewone monteur tot quantummechanicus.

Bij de job van koeltechnicus hoorde ook het gereedschap. En ik wist nog wel van de scheikundeles op school hoe je een destilleerinstallatie moest maken. Het werkte zeer bevredigend en produceerde echt goede likeur. We hebben ons product in België laten testen en kregen daarvoor felicitaties. Niemand werd blind na een drinkbeurt en er is ook niemand gestorven aan het nuttigen van onze alcohol.

Om de drank te maken, hadden we veel suiker en vers fruit nodig. Dat werd na een tijdje een beetje verdacht, want niemand kreeg fruit te eten en we kochten er heel veel.

De truc was dat we 25 kg suiker in een plastic vat van 220 liter deden, dat we dan halverwege aanvulden met allerlei vruchten, meestal sinaasappels, en dat we het dan verder topten met water. Na de gisting noemden de Fransen het "jaja".

Op een dag kwam er een politieman uit Serdales in het kamp en hij vroeg of wij daar alcohol maakten. Natuurlijk niet. We hielden ons aan de wet en waren daar om te werken, niet om drank te maken. Het grappige van dit verhoor was

dat de politieman op één van de plastic vaten leunde die in de zon stonden te gisten, terwijl hij ons ondervroeg over onze gewoonten. Ik vermoed dat de man heel goed wist wat er in de vaten zat en hij wilde er zeker van zijn dat wij wisten dat hij het wist en dat wij het risico begrepen, en dat alles zonder ons te hoeven arresteren.

Die avond dumpten we de helft van onze gistingsvoorraad en sloegen de andere helft op in een tent in de buurt, uit het zicht. Dat werkte blijkbaar en de politie bleef weg. Voor die kwestie dan toch.

Zoals ik al zei, na een tijdje in de woestijn te hebben gewoond, kon ik daar zonder al te veel problemen navigeren. Wanneer het zicht het toeliet, wat het grootste deel van de tijd het geval was, kon ik vertrouwen op het steeds veranderende landschap.

In het begin is het moeilijk op te merken, maar als je de omgeving leert kennen, begin je op verschillende plaatsen verschillende patronen te zien. Na een tijdje en na genoeg kilometers in de woestijn te hebben afgelegd kon ik dus met enige precisie bepalen waar ik me bevond, gewoon door naar de grond te kijken waarop ik reed. Dit betekende dat ik het landschap niet hoefde te zien om te weten waar ik was, en hoe stom het ook mag klinken, dit was een kritische parameter wanneer je door een zandstorm rijdt.

Op een dag moest ik van daar naar Sebha om wat spullen op te halen. Ik vertrok zoals gewoonlijk laat in de ochtend en was van plan pas de volgende dag terug te keren. Het was even normaal dat ik off road zou rijden, door de woestijn. De piste was ergens rechts van mij. Na mijn vertrek merkte ik dat de wind sterker werd en ver weg aan de horizon kon ik zien dat er wat stof in de lucht hing. Als ik daar geboren en getogen zou zijn, zou ik geweten hebben dat dit een teken was van een naderende zandstorm. Maar dat was ik niet. Dus vertrok ik zoals gewoonlijk, met net genoeg benzine in de tank om Ubari te bereiken en met praktisch geen water. Het was maar drie tot vier uur rijden naar Ubari, dus niets bijzonders. En ook het feit dat ik alleen in de auto zat was ook niets bijzonders.

Hoe verder ik reed, hoe harder het waaide en hoe meer zand en stof er in de lucht zat. Na een uur of wat moest ik afgaan op de richting van de wind. Ik wist dat de wind precies van achter mij kwam toen ik vertrok en dat was de richting waarin ik moest rijden.

Dit ging goed totdat ik merkte dat door de wind in de rug de motor oververhit begon te raken. Let wel, wind of geen wind, de buitentemperatuur was bijna 40°C. De radiator van de auto ving geen wind meer omdat ik met ongeveer dezelfde snelheid reed als de wind waaide en dus werd het ding heet. De enige optie die ik had was om een bocht van 180° te maken en de auto met de radiator in de wind te zetten. Dit gaf het verhoopte resultaat en de temperatuur van het water begon weer normaal te worden. Het enige wat ik dan hoefde te doen was de auto weer precies 180° te draaien en de wind te volgen. Dat moest dan maar. Ik wist waar ik was door naar de grond te kijken, maar ik kon natuurlijk niet op de meter nauwkeurig zeggen hoe ver precies van de stad. Dus zorgde ik er maar voor dat ik de wind precies in de rug had en navigeerde voorts door naar de grond te kijken, totdat de wind echt hard begon te blazen en alle sporen van andere auto's volledig waren weggevaagd. Bovendien was het zicht gereduceerd tot ongeveer 10 meter. Ik kon niets voor me zien. En na een tijdje zo rijden raak je gedesoriënteerd omdat je eigenlijk naar niets staart. Je ziet het verschil niet meer tussen de lucht en de grond. Je zou net zo goed ergens in de lucht in een wolk kunnen rijden. Maar ik dacht dat ik waarschijnlijk op de goede weg was en ik wist dat ik ook niet ver meer van Ubari kon zijn. De vraag was alleen hoe ver?

Dus stopte ik en begon te redeneren wat mijn opties waren. Ik wist dat zo'n zandstorm meerdere dagen kon duren. Mijn watervoorraad was op en ik kon ook ver uit koers zijn. Wat te doen? Wachten tot de storm afnam zodat ik meer kon zien of nu meteen doorrijden? Maar als ik door zou rijden zou ik de stad wel eens helemaal kunnen missen en in de zandduinen naast de stad terecht kunnen komen, wat geen prettig vooruitzicht was.

Ik bleef daar dus een poosje staan en nadat ik deze mogelijkheden streng had afgewogen (ik gaf toe dat het leven kort was, de kunst eeuwig, de kansen onmiddellijk en het experiment onzeker), zei ik tegen mezelf dat het een heer onwaardig was om zich door zulke pietluttige berekeningen te laten afschrikken (*ik moet toegeven dat ik deze regels van Umberto Eco heb gestolen*).

Ik besloot dus het risico te nemen en reed verder, rechtdoor.

Tien meter verder kon ik plotseling de bomen zien die de omheining vormden rond Ubari en ik stond op precies één meter verwijderd van de ingang van het stadje. En tien meter geleden had ik niet het minste idee dat ik zo dichtbij was. En ik was precies op de plaats waar de piste, die ik nooit gevolgd had, eindigde.

Dit was een van de momenten in mijn leven dat ik me begon af te vragen hoeveel geluk een mens kan hebben zonder de tussenkomst van een goddelijk wezen. Of lag het aan mij?

Ik reed door de poort met een glimlach op mijn gezicht en vervolgde mijn weg naar Sebha.

Sebha, zomer van '78

We hebben waarschijnlijk allemaal wel eens die tekenfilm gezien waarin iemand, onder een brandende zon, eieren staat te bakken op de motorkap van de auto. Dit beeld doet mij altijd glimlachen. Die glimlach komt om de eenvoudige reden dat dit heel goed kan. En natuurlijk heb ik het geprobeerd.

De Land Rover stond buiten op straat geparkeerd. Nou ja straat is eigenlijk een beetje overdreven. Het was een ruimte van een paar honderd meter breed, alleen maar zand. Het zand was hard genoeg om er zonder al te veel zorgen op te rijden.

Het was hoogzomer en ik moest de brandstofpomp van de auto controleren. Deze brandstofpomp bevindt zich naast de motor, onder de motorkap, dus ik moest de motorruimte openen. Toen ik met mijn blote handen de motorkap aanraakte, moest ik ze al snel terugtrekken. Eerst dacht ik dat ik een elektrische schok had gekregen, maar al gauw besepte ik dat het kwam doordat ik mijn hand had verbrand. Het metaal van die kap was letterlijk gloeiend heet. Enkele ogenblikken na mijn eerste verrassing kreeg ik het idee om de ei-test te doen, altijd klaar voor een experiment.

En ja, vrienden, ik kon effectief een ei bakken op die kap. Het ging niet zo snel als in een koekenpan, maar bakken deed het wel.

Misschien, heel misschien, was dit een verklaring waarom het zo verdomd heet kon worden in een auto in de woestijn. En misschien was dit ook een goede verklaring waarom de airco die hitte niet aan kon maar wij wel. Ik weet niet of die hitte blijvende schade aan onze hersenen heeft veroorzaakt want die waren zeker ook gekookt. Laten we zeggen dat we min of meer gewend raakten aan de hitte.

Het effect van de zonnewarmte was in veel auto's zichtbaar. In die tijd waren auto's uitgerust met luidsprekers op de hoedenplank van de auto. En de behuizing van deze luidsprekers was van plastic. Zwart plastic. En meestal

was dit plastic gesmolten door de hitte in de auto. We hebben het nooit geprobeerd, maar ik denk dat als we een kip in een auto in de zon zouden laten zitten met de ramen dicht, we gekookte kip zouden eten voor het avondeten. Ik durf er niet aan te denken welke temperaturen op die manier in een auto kunnen worden bereikt, maar ik ben er vrij zeker van dat niemand het zou overleven als hij daar langer dan een half uur in opgesloten zou zitten. De kussens van de stoelen in de auto waren soms zo heet dat we er verschillende handdoeken op moesten leggen om onze billen niet te verbranden.

Toen we voor het eerst in Libië aankwamen zorgde het bedrijf heel goed voor ons. We kregen zelfs kleding. Een expert in België besloot dat katoenen kledij de beste oplossing was om de hitte aan te pakken. De kleur van de kleren die we kregen was gebroken wit. Ze hadden tenminste de kleur goed. Wit was inderdaad een goede keuze. Maar het katoen...

Als je buiten in de zon loopt, zweet je veel. Vreselijk veel zelfs. Daarom kregen we te horen dat we gemiddeld 9 liter water per dag moesten drinken. Ik dronk wel veel water, maar negen liter? En water? Als ze negen liter bier per dag hadden geadviseerd, zou dat een heel ander perspectief geboden hebben. Maar water?

Het is waarschijnlijk tijdens die jaren in Libië dat ik heb geleerd om alle soorten water van elkaar te onderscheiden. Ik denk dat ik ook nu nog in staat ben om goed, zuiver zoet water eruit te pikken, alleen al door de geur en de smaak ervan. Maar geloof me, als het aan mij ligt drink ik nu geen water meer. Elke drinkbare vloeistof is goed, maar geen water. Ik heb veel te veel van dat spul gehad. Ik verteer het niet meer.

Hoe dan ook, het is niet omdat je veel zweet dat je ook kletsnat bent door het zweet. Dat ben je zeker niet. Je zweet verdampt op het moment dat het door je kleren gaat. Maar, en hier komt het interessante gedeelte, het verdampt alleen daar waar je kleren in contact zijn met de lucht.

Stel je voor dat je in een auto rijdt. Natuurlijk is het binnen in de auto net zo warm als buiten. Maar je zit met je billen op een autostoel en met je rug tegen de leuning van de stoel. Je ziet het zo voor je. Geen luchtcirculatie waar je lijf de stoel raakt, wat betekent dat je zweet niet verdampt op die plaatsen.

De eerste keer dat ik dit meemaakte voelden mijn broek en rug nat aan toen ik uit de auto stapte. En toen ik in de spiegel keek, leek het alsof ik in mijn broek had geplast. En aangezien de kleren wit waren en de stoelen vuil van het bruinige woestijnzand was het een mooi gezicht voor alle omstanders. Maar dat vond ik helemaal niet leuk.

Gelukkig had ik een zwarte synthetische broek bij me en kleepte me snel om. En dat was een hele verademing. Geen bruine vlekken meer op mijn bips, geen zweet dat door de stof werd geabsorbeerd en geen gelach meer van de toeschouwers.

Dus, geloof me of niet, maar katoen is gewoon niet goed om in de woestijn te dragen. Ik hou het bij synthetische kleding, die niet aan mijn billen en benen kleeft als ze nat is en die veel sneller droogt dan katoen.

Om je een idee te geven van wat hete woestijnwind eigenlijk betekent volgt hier een praktisch voorbeeld dat je zelf kan testen als je toevallig in de woestijn bent in de zomer.

Ik nam een emmer water met wat wasmiddel om mijn (katoenen, jawel) T-shirt te wassen. Ik waste het met de hand en spoelde het daarna in een andere emmer met koud water. Daarna hield ik het T-shirt bij de schouders voor me

uit tot het droog was. In minder dan een halve minuut is het droog. Strijken is niet nodig, kan gewoon zo weer gedragen worden.

In de zandbak tussen 1977 en 1980

Nee, ik heb nooit een fata morgana in de woestijn gezien, al had ik dat graag gewild. Wat ik wel heb gezien is dat aan de horizon, de hete lucht die opstijgt, een soort sluier vormt waardoor je de horizon niet meer kan zien. Het wordt een vage strook die lijkt te zweven tussen hemel en aarde. En vooral op de lange en rechte stukken weg, waarvan er in Libië veel zijn, wordt het na verloop van tijd moeilijk om geconcentreerd en gefocust op de weg te blijven. Als de weg bochtig of heuvelachtig is, is het minder erg, maar als je honderd kilometer of meer rechtuit moet rijden door een vlak landschap wordt het gevaarlijk. Het gebeurt dat mensen achter het stuur in slaap vallen en dan in het ziekenhuis wakker worden. Of helemaal niet.

Een fenomeen dat je ook vaak kunt zien, zijn die kleine mini-tornado's, kleine wervelwindjes die een trechter vormen die ergens tussen de twee en vijftig meter hoog kan worden. Ze zijn volkomen ongevaarlijk en ik heb vele malen geprobeerd er in te stappen om te zien wat er gebeurt. Er gebeurt niets. En deze wervelwinden zijn alleen te zien door het stof dat ze de lucht in dragen. En stof is er in overvloed. De lokale bevolking noemt deze wervelwinden *djinn*, waarmee ze geesten bedoelen.

Aangezien het altijd waait in de woestijn en die wind veel stof en zand met zich meedraagt, kan je er maar beter aan wennen dat alles, van binnen en van buiten, bedekt is met een laag zand en stof. Het is erg moeilijk om iets te beschermen tegen het stof. Ook ons eten had daaronder te lijden en het is dus zeer waarschijnlijk dat ik daar heel veel zand heb gegeten. Als het gekookt en gekruid is, is het OK, maar de grotere zandkorrels maken een vreselijk lawaai als je erop begint te kauwen.

Wat ik me altijd heb afgevraagd is waarom er helemaal geen gebruik werd gemaakt van zonne- en windenergie. De woestijn is een plek met een enorm potentieel aan energie, maar er wordt niets mee gedaan. Het wordt daar onbenut gelaten. En het zou zo makkelijk zijn om die energie goed te gebruiken.

Wanneer we ons de Sahara voorstellen, is voor de meesten van ons het eerste beeld dat ons te binnen schiet dat van uitgestrekte zandduinen. Ik kan bevestigen dat dit voor bepaalde delen van de Sahara inderdaad het geval is. En omdat het zand door de wind voortdurend in beweging is, is het heel moeilijk voor planten om er te groeien. In de zandduinen is er dan ook weinig tot geen vegetatie te vinden.

Maar, verrassend genoeg is er veel wild en ik heb geen idee waar deze wezens zich ophouden, noch wat ze eten of drinken. Ik ben er zeker van dat Mr. Attenborough daar antwoorden op heeft, maar ik niet. Hoe dieper je de duinen ingaat, hoe minder wild je tegenkomt, maar het is er nog steeds. Vooral de woestijnkrekels kunnen tot diep in de zandduinen gevonden worden. Ze zijn erg snel en staan bijna rechtop op hun achterpoten, wat genoeg is om ze niet te vertrouwen (je weet nooit wat deze beesten met je kunnen doen, maar ik denk dat ze volkomen ongevaarlijk zijn).

Afgezien van de duinen is de woestijn grotendeels een vlak landschap bestaande uit zand, rotsen, schaarse vegetatie en kalksteen in poedervorm.

En er zijn maar heel weinig oases, dus reken er maar niet op dat die je leven zullen redden als je verdwaalt in de woestijn. Mensen sterven in de woestijn als zij zonder water komen te zitten en niet op tijd een watervoorraad kunnen vinden.

Met enige ervaring is het mogelijk om met elk soort voertuig door het zand te rijden. Als het je eerste reis door de woestijn is, zou ik een 4x4 aanraden met brede ballon-achtige banden die je kunt laten leeglopen als dat nodig is. Maar als je het eenmaal onder de knie hebt, kun je de Sahara bedwingen met een Renault R4 en een halve koe in de koffer. Ik weet het, want ik heb het verschillende keren gedaan. We haalden ons vlees bij het slachthuis in Ubari. Aangezien we een vrij grote groep te voeden hadden kochten we ons vlees per halve koe. En omdat ik assistent was van alles wat me voor de voeten geworpen werd, werd ik met mijn R4 (850 cc, 29 PK) naar het slachthuis gestuurd om de geslachte koeien naar het kamp te brengen. De karkassen waren te lang voor de auto, dus kon ik de achterklep niet sluiten en moest ik het vlees afdekken met beddenlakens om te voorkomen dat ze te veel stof en zand zouden verzamelen.

En je moet me hierin vertrouwen: als je geen ervaren woestijnrijder bent zal je op die manier nooit je bestemming bereiken. Maar als je het traject bijna uit je hoofd kent en weet waar je moet rijden en, nog belangrijker, waar niet, dan is het heel goed mogelijk. Maar als nieuweling, doe het niet. Je zult gegarandeerd vast komen te zitten.

Vooraf de gebieden met kalksteenpoeder zijn erg lastig om doorheen te rijden. Als je dan toch in zo'n gebied vast komt te zitten, dan is de enige uitweg waarschijnlijk om lucht uit de banden te laten lopen tot ze ongeveer half leeg zijn. Met de platte banden kan je jezelf uit de meeste situaties redden. Maar zodra je weer vaste grond raakt moet je de banden weer oppompen, anders zijn ze na een paar kilometer lek. En dan zit je weer vast.

Nu denk je misschien dat we met goed uitgeruste auto's door de woestijn reden. Vergeet dat maar. Het enige waar we ons druk om maakten was dat er genoeg benzine in de benzinetank zat. Als de toeristen kwamen (elke winter willen wel een paar auto's met toeristen hun geluk beproeven) reden ze in Land Rovers met alle spullen erop en eraan die je je maar kan voorstellen. Natuurlijk deden ze dat door gebrek aan ervaring. Het is veel gemakkelijker om in de woestijn een auto te besturen die zo weinig mogelijk weegt. Dat is veel belangrijker dan al het andere. Ik heb Belgen ter plaatse zien komen en het eerste wat zij deden (zij waren "experts") was een heleboel extra gewicht aan de achterkant van de auto toevoegen. Wij wisten natuurlijk dat dit volslagen onzin was en dat het het rijden een stuk moeilijker maakte, maar we moedigden hen zelfs aan dit te doen omdat ze er vanaf het begin van overtuigd waren dat ze precies wisten wat ze moesten doen. Het was gewoon te warm om tijd en energie te besteden om te pogen hen van het tegendeel te overtuigen, dus zeiden we dat ze nog wat meer gewicht moesten toevoegen. Ze waren blij met ons "advies" en na enkele kilometers konden we zien dat ze te voet naar het kamp terugkwamen omdat ze hopeloos vast kwamen te zitten in het zand. En ze konden er maar niet achter komen waarom.

Op een dag, bij KM 65, arriveerden vrachtwagens uit de haven van Tripoli en brachten ons de onderdelen om onze steengroeve-uitrusting in elkaar te knutselen. Die dag werd ik bevorderd tot assistent kraanmachinist en moest ik naar de losplaats met een 30 tons hijskraanwagen. De vrachtwagen was een 6 x 6 en ik hoopte dat dit genoeg was om naar de groeveplaats te rijden. Ik had haast omdat de vrachtwagens stonden te wachten om gelost te worden

en ik reed met een 6-wiel aangedreven vrachtwagen waardoor ik me zeker van mijn stuk voelde en dus besloot ik een kortere weg te nemen. Dit bleek een slecht idee te zijn. Na een meter of honderd ging de truck niet meer vooruit maar maakte een neerwaartse beweging. Dat betekende dat ik vast kwam te zitten in het zand. Zelfs met de 6 x 6 ingeschakeld kwam hij geen stap vooruit.

Dus liep ik terug naar het kamp en vroeg een wielladerbestuurder (een Fransman met een baard) om me uit mijn lijden te komen verlossen. Welnu, deze wiellader had een schep die 18 ton in één keer kon scheppen. De wielen waren bijna twee meter hoog, dus het was geen klein speeltje. Hij kwam toe met een grote ketting in de schep. Ik had en heb nog steeds mijn twijfels over het gebruik van kettingen, maar daar was hij dan en dat was alles wat hij had om mee te werken. Dus we koppelden de hijskraan aan de wiellader en hij begon te trekken terwijl ik probeerde het ding vooruit te rijden met de 6 x 6 tractie. Niets bewoog. Alleen, de wiellader begon ook te dalen. Toen begon hij zijwaartse bewegingen te maken met de achterkant van de wiellader, wat enorme krachten op de ketting veroorzaakt. Niets bewoog maar de ketting knapte. De Fransman had er genoeg van en hij liet mij en de hijskraan zitten in onze ellende. Het was toen dat ik op het idee kwam om de achterbanden leeg te laten lopen. Het duurt even om vrachtwagenbanden die op 8 bar druk staan leeg te laten lopen, maar na een tijdje dacht ik dat ik ze genoeg had laten leeglopen en ik probeerde het. En ja hoor, de truck reed weer alsof er niets gebeurd was.

De les die we hieruit kunnen trekken is dat als je vast komt te zitten in het zand je de banden deels moet laten leeglopen om weer weg te kunnen rijden.

Ongeveer zes maanden eerder, toen we nog in Serdales zaten, kwam er een Engelsman toe die zich voorstelde als zijnde een "quantity surveyor". Wij hadden veel hoeveelheden maar het was ons niet duidelijk wat hij bedoelde met *quantity surveyor*. Het schijnt dat dit een specifiek beroep is en de mensen die dat doen controleren of alles wat wordt opgegraven ook wordt geteld en wij daarvoor dan ook betaald krijgen. Al het rekenwerk werd dus door hem gedaan en wij waren klaar om het geld binnen te zien rollen zonder dat wij dit met de Poolse toezichters hoefden te bespreken. De Polen controleerden ons werk en moesten verslag uitbrengen aan de Libische regering, waarna wij betaald zouden worden. Dus was het voor ons de moeite waard om iemand ter plaatse te hebben die goed was in het berekenen van opgegraven spullen en ervoor te zorgen dat de Polen geloofden wat hij zei. Een paar dagen na zijn aankomst wilde hij graag het traject zien waar we die weg zouden aanleggen, zodat hij zich en zijn zakrekenmachine alvast kon voorbereiden (nee, er waren toen nog geen personal computers zoals wij die nu kennen).

Ik werd dus gepromoveerd tot assistent-touroperator en we gingen op pad met een Toyota Land Cruiser (3000 cc, 150 PK, 4 x 4). In mijn hoofd was ik een ervaren woestijnrijder dus ik verzekerde de Engelsman dat het met zo'n auto onmogelijk was om vast te komen zitten in het zand. Hij vroeg me toen te stoppen op een lastige plek, met rotsen en zand ertussen, en dat deed ik. Ik kwam er die dag, en daarna nog een paar keer in mijn leven, achter dat ik nooit met zekerheid moet zeggen dat iets niet kan gebeuren en dat ik het lot niet moet proberen te tarten. Nadat we op die plek een rondje te voet hadden afgelegd en ik weer weg wilde rijden, zaten we vast in het zand. Met de speciale ballonbanden, de 4 x 4 en alle beschikbare paardenkracht, zaten we vast en die verdomde auto wilde helemaal niet meer bewegen. Ik heb alles geprobeerd. Vooruit, achteruit, snel, langzaam, maar het mocht niet baten.

En net toen ik officieel wilde verklaren dat onze situatie hopeloos was, kwam er een pick-up truck aan met een Libische man aan het stuur. Hij stelde niet veel vragen, maar ik weet zeker dat hij zich afvroeg hoe iemand in hemelsnaam zo stom kon zijn om de auto daar op die plek te stoppen. Ik heb hem ook geen uitleg gegeven.

Ongeveer tien minuten later had hij ons uit onze miserie gehaald en waren we klaar om te proberen andere (minder riskante) delen van de woestijn te verkennen.

Deze andere delen van de woestijn waren een mengsel van verschillende soorten zand, waarbij het kalksteenpoeder het lastigst was. Waar geen duinen waren was vaak wel wat begroeiing, doornige struiken zoals acaciabomen met leerachtige bladeren die alleen kamelen (eigenlijk zijn het dromedarissen) konden plukken en kauwen. En dat deden ze. De Toearegs lieten hun kamelen vrij rondlopen in de woestijn en die moesten voor hun eigen voedsel zorgen. Als ze water nodig hadden, moesten ze naar de waterpoel lopen, waarvan ze heel goed wisten waar die was, soms tientallen kilometers verderop. Het zijn echt onhandige dieren en de manier waarop ze lopen is grappig om te zien. Maar ze kunnen veel langer in de woestijn overleven dan ik, moet ik toegeven. Hier en daar kan men een karkas vinden van een kameel die het niet gehaald heeft, maar meestal is er alleen zand en wat struiken. Af en toe is er ook wat verspreid grind. Kleine kiezels die overblijfselen zijn van de tijd dat de zee de klif bereikte die het grootste deel van het traject van de weg naast die weg lag. Op bepaalde plaatsen aan de voet van de klif kon men gefossiliseerde schelpen vinden. Ik heb nooit de gelegenheid gehad om daar lang genoeg te zoeken naar andere soorten fossielen, maar ik weet zeker dat die er geweest moeten zijn, want de schelpen waren echt overvloedig te vinden.

Soms, vooral na een periode van harde wind, zagen we plekken in het zand met kiezels die er een beetje uitzagen alsof ze daar niet op hun plaats waren. Het vormden geïsoleerde eilandjes in een zee van zand. We kwamen er al snel achter dat deze plekken de overblijfselen waren van zeer oude nederzettingen. We wisten dat het vroeger nederzettingen waren geweest omdat er stenen pijlpunten en andere prehistorische werktuigen tussen de kiezelstenen te vinden waren. Het zoeken naar deze prehistorische werktuigen was een vrijdags tijdverdrijf. Vrijdag was onze vrije dag omdat we ons moesten houden aan de plaatselijke gebruiken, die op de Islam waren gebaseerd. We hadden de neiging om op vrijdag de woestijn in te rijden, op zoek naar die ongewone plekken en dan beginnen zoeken onder de brandende zon.

Er waren ook veel vreemde hopen zand vermengd met stenen en kiezels die ergens tussen een halve meter en een meter hoog waren en twee tot vier meter in doorsnee. Wij waren natuurlijk erg nieuwsgierig wat ze konden zijn omdat ze er niet natuurlijk uitzagen en dus besloten we op een dag in een van deze heuvels te graven om uit te zoeken of er eigenlijk iets in lag. Het bleek een oude graftombe te zijn, met een geraamte eronder. Voor de volledigheid moet ik hier vermelden dat we slechts één van die zandheuvels hebben geopend. Toen we eenmaal wisten wat eronder lag hebben we ze verder ongemoeid gelaten. Ik denk dat de lokale bevolking geweten moet hebben dat dit begraafplaatsen waren, want langs het traject van de weg markeerden ze verschillende interessante plaatsen die we niet mochten aanraken. Zelfs als dat betekende dat we het traject van de weg moesten veranderen. Maar of ze zeker wisten dat deze hopen oude begraafplaatsen waren, weet ik niet. Ik kan

alleen maar raden dat ze het wisten of vermoedden dat ze van enig belang waren. Of misschien hadden ze helemaal geen idee wat het waren. We hebben het er nooit met hen over gehad.

De klif was gemiddeld zo'n tweehonderd meter hoog. Het duurde een goed uur om deze te beklimmen want er was geen pad dat we konden gebruiken. Soms moesten we van rotsblok naar rotsblok springen om boven op de klif te komen. Ik ging eens alleen naar boven via een weg die we al eerder hadden verkend. Maar omdat ik jong, een beetje dwaas, erg nieuwsgierig en naïef was, overwon het instinct van de ontdekkingsreiziger mijn rationele redenering (als die er al was) en besloot ik een ander pad te nemen om terug naar beneden te gaan. Dit was een pad dat nog nooit iemand had genomen en dat na mij waarschijnlijk ook nooit meer genomen zou worden. Op een gegeven moment moest ik van een richel afspringen die ongeveer twee en een halve meter hoog was en proberen te landen op een vlakke strook die minder dan een halve meter breed was. Ik sprong, ik overleefde het, en ik deed het bijna in mijn broek. Toen besloot ik dat dit waarschijnlijk niet een van mijn betere ideeën was geweest en ik vroeg me af hoeveel dagen de anderen nodig zouden hebben gehad om me daar te vinden als ik was gevallen en mijn been had gebroken. Of erger.

En nu vraag je je misschien af of ik in de toekomst wijzer ben geworden? Nee, natuurlijk niet.

Bij het verkennen van de wand van de klif stuitte we vaak op vreemde tekens die in de zijkanten van de grotere rotsblokken waren uitgehouwen. Deze symbolen leken op een soort schrift, maar we konden er niks uit opmaken. Later, met de hulp van het British Museum, ontdekten we dat het inderdaad om een schrift ging.

"Deze symbolen zijn geschriften in tiffinagh. Tiffinagh zou afstammen van het oude Libische (libyque) of Libyco-Berberse schrift, hoewel de precieze evolutie ervan onduidelijk is. Dit laatste schrift werd in de oudheid op grote schaal gebruikt door sprekers van de grotendeels onontcijferde Numidische taal, ook wel Oud-Libisch genoemd, in geheel Afrika en op de Canarische eilanden. Het is bekend van de 3e eeuw BCE tot de 3e eeuw CE. De oorsprong van het schrift is onzeker, maar sommige geleerden suggereren dat het verwant is aan het Fenicische alfabet.

Het schrift is een abjad. Een abjad is een soort schrijfsysteem waarbij (in tegenstelling tot echte alfabetten) elk symbool of elk schriftteken voor een medeklinker staat, waarbij het aan de lezers wordt overgelaten om een passende klinker af te leiden of anderszins te voorzien, vergelijkbaar met het huidige geschreven Arabisch." (met dank aan Wikipedia en mijzelf)

Volgens het museum kunnen deze geschriften ergens tussen zeer oud en zeer recent zijn aangezien mensen deze geschriften nu nog steeds uithakken en daarmee vele eeuwen geleden reeds zijn begonnen. Het viel ons op dat het schrift dat erg contrasteerde met de stenen wel de nieuwere versie moest zijn. We vonden namelijk ook veel tekeningen van dieren die op de stenen waren uitgehakt en die helemaal niet zo contrasterend waren en deze afbeeldingen beeldden giraffen, krokodillen, leeuwen en nijlpaarden uit. Niet het soort dieren dat zich tegenwoordig in dit gebied ophoudt.

Serdales herfst 1977

Mijn drie weken (betaald) verlof waren voorbij en ik had een nieuw visum om in Libië te werken. We hadden wel een werkvergunning, maar we hadden telkens ook een nieuw visum nodig als we naar Libië terugkwamen om ons werk voort te zetten.

We hadden ook een visum nodig om het land te verlaten. Dit was voor de autoriteiten om er zeker van te zijn dat alle verschuldigde bedragen werden betaald. Dit varieerde van belastingen tot ziektekostenverzekering en een bijdrage voor de Jihad, de Heilige Oorlog. Dat laatste betekende eigenlijk dat we bijdroegen aan Kadhafi's streven om, naast andere doelen, de wereld te veroveren en overal de Islam in te voeren. Waarschijnlijk kon hij dat geld ook goed gebruiken om hier en daar wat terroristische activiteiten te sponsoren, maar werkelijk, dat ging ons niets aan. En trouwens, het was de firma die dit alles betaalde dus het kon ons nooit iets schelen. Het gebeurde allemaal achter onze rug om en het enige wat we zagen waren de stempels waarop stond dat de verschuldigde bedragen waren betaald. Maar om ons uitreisvisum te krijgen moest het allemaal vooraf betaald worden, anders konden we niet vertrekken. Hierover volgt nog een interessant verhaal aan het eind van onze activiteiten in Libië. Dat verhaal komt later.

Ik werd opgehaald op het vliegveld en na een nacht in de villa in Tripoli te hebben doorgebracht werd ik geboekt om naar Sebha te vliegen. Het was altijd leuk om naar die villa in Tripoli te komen want het had een schattig tuintje met sinaasappelbomen erin. En er was een bakkerij iets verderop in de straat waar we uitstekend vers brood konden kopen. Als ze meel hadden, wel te verstaan. Bijna alles moest in Libië geïmporteerd worden, ook meel en pasta. Ze hadden bijna geen lokale productie van basisvoedsel. Het vreemde is dat ook de ruwe olie die ze oppompten naar Italië werd gestuurd om te worden geraffineerd, want er waren geen raffinaderijen in Libië. We waren dus allemaal erg afhankelijk van de tijdige aankomst van schepen in de haven, aangezien de meeste goederen die werden ingevoerd over zee werden verscheept. Het was geen uitzondering dat bepaalde goederen soms niet beschikbaar waren.

De aankomst in Sebha was niet half zo leuk als de aankomst in Tripoli. Geen adrenaline daar, alleen een hoop geduw om uit het vliegtuig te komen. Hetzelfde geduw als bij het instappen in Tripoli.

Voor degenen die niet bekend zijn met de toenmalige instappraktijken kan ik vertellen dat er wel instapkaarten waren, maar geen gereserveerde zitplaatsen. Je moest je een weg naar binnen vechten om een goede zitplaats te bemachtigen. Sommige mensen waren daar echte specialisten in. Ik heb me er nooit al te veel van aangetrokken, zeker niet op die korte vluchten. Iedereen had een zitplaats (meestal dan) en dan maakte het niet zoveel uit waar je ging zitten. Maar omdat ze het vliegtuig meestal overboekten had je er belang bij om niet bij de laatste reizigers te zijn die het vliegtuig in gingen, want ze gaven wel instapkaarten uit, maar iedereen met een ticket kreeg er een en niemand nam de moeite om het aantal instapkaarten op voorhand te tellen. Dus bleven er vaak mensen achter op de startbaan. Je stem verheffen en groot zijn hielpen om tijdig in het vliegtuig te komen en een zitplaats te krijgen.

Het vliegtuig was verdeeld in een rokers- en een niet-rokersgedeelte. Het was nooit duidelijk waar de ene sectie begon en de andere eindigde. Iedereen leek die dagen te roken en de condenssporen van het vliegtuig konden net zo goed van de sigarettenrook afkomstig zijn.

Eenmaal in Sebha moesten we naar de villa aldaar zien te komen. Meestal kwam iemand ons ophalen op het vliegveld, maar soms moesten we een taxi nemen als ze vergaten ons op te halen. Niet zo erg, ware het niet dat de meeste straten daar geen naam hebben. Dus in het geval van een taxi moesten we de chauffeur daarheen leiden. En ik heb de neiging om te verdwalen in steden. In elke stad, wat dat betreft. Maar ik moet een engelbewaarder hebben voor dit soort gevallen want ik kwam altijd op de een of andere manier op mijn eindbestemming aan.

Het was ingewikkelder om de taxichauffeur van het vliegveld naar de villa in Tripoli te leiden, maar gelukkig was die niet al te ver van een medisch centrum waarvan de meeste chauffeurs wisten waar het was. Maar op een keer had de taxichauffeur er genoeg van dat ik hem telkens weer vroeg dezelfde straat in te slaan omdat ik geen idee had waar het kantoor precies was. Hij dumpte me toen gewoon naast een hoofdstraat en zei dat ik het zelf maar moest uitzoeken. Ik gebruikte toen de paar scheldwoorden die ik in het Arabisch kende. Dat was een opluchting voor me en het zorgde ervoor dat de taxichauffeur me een brede glimlach en ook nog een *fuck you* gaf. Hij vertrok en daar stond ik dan met mijn bagage, aan de kant van de straat. Ik liep vervolgens de zijstraat in die het dichtst bij was en na tweehonderd meter stond ik recht voor het kantoor.

Eenmaal in de villa in Sebha moest ik wachten op vervoer naar het kamp. Dat werd in de meeste gevallen pas na een paar dagen geregeld, dus ik moest daar wachten en ondertussen naar de markt gaan.

De markt, een zoek, was niet al te ver van de villa verwijderd. Het was op loopafstand, maar als ik er boodschappen ging doen gebruikte ik de auto. Het was een kleine Toyota Corolla, maar handig voor de boodschappen. In mijn tweede jaar in Libië, toen ik na wat boodschappen terug naar de villa wilde rijden werd ik tegengehouden door een politieman. Nu ja, "man" is niet echt de juiste omschrijving. Het was een jongen van een jaar of negen, tien, verkleed als politieagent met een kepie op zijn hoofd en een pistool in een holster aan zijn zijde. Voordat ik bleek kon worden zag ik dat zijn "pistool" een ruw gesneden houten replica was die iemand met veel liefde en passie voor hem had gemaakt. Maar ik wist dat deze kinderen in feite de macht hadden van een gewone politieagent, dus ik kon maar beter luisteren naar wat hij te zeggen had voordat hij om zijn moeder begon te huilen en het halve politiekorps van Sebha me op de hielen zou zitten.

Hij wilde mijn rijbewijs en mijn paspoort zien. Alsof ik hem dat zou geven. Ik had ze toch niet bij me, dus ik gebaarde dat ze allebei in een of ander ministerie waren om gestempeld te worden en dat was voldoende voor hem. Hij dacht dat administratie toch wel belangrijk was en liet die eis dus varen. Maar toen vroeg hij om de autosleutels.

Mijn enige probleem was dat ik het eten dat ik net had gekocht in de kofferbak had liggen en ik wilde gaan eten. Ik wilde niet dat hij er met mijn eten vandoor ging. Dus maakte ik weer tekens dat ik de kofferbak wilde leegmaken, waar hij het mee eens was, een hand op het houten pistool, klaar om te trekken en te schieten. Dus overhandigde ik hem de autosleutels en wenste hem een goede rit. Afgezien van het feit dat ik de weg terug naar de villa te voet moest afleggen met mijn levensmiddelen in mijn armen, kon het me niet schelen wat hij met de auto wilde doen. Het was tenslotte een bedrijfsauto, dus geen probleem als we er een minder hadden. Ze gingen toch de een na de ander kapot.

Eenmaal terug in de villa legde ik uit wat er gebeurd was aan onze lokale agent en we moesten er allebei hartelijk om lachen. Hij ging de volgende dag naar het politiebureau om de auto op te halen en hij moest een boete van 1

dinar betalen, wat ongeveer drie euro is. Na het betalen van de boete kreeg hij de auto terug en kon ik weer boodschappen gaan doen. Ik heb de kleine nooit meer gezien.

De reden waarom deze kinderen politiebevoegdheid hadden was eenvoudig. Kadhafi had een acuut tekort aan mensen in Libië, meer bepaald in de strijdkrachten, en dus had hij elke hand nodig die hij kon krijgen om hem te helpen de orde te handhaven. Zelfs kinderen waren goed genoeg. En dat was ook de reden waarom mensen uit de buurlanden zo gretig in Libië werden binnengelaten en zonder al te veel vragen de Libische nationaliteit konden krijgen.

Na een paar dagen in de villa kon ik naar het kamp in Serdales rijden. We waren met meerdere mensen in de auto en ik was bevorderd tot assistent-chauffeur, dus ik reed het grootste deel van de weg. Feit was dat er ook andere mensen in de auto zaten, maar de ingenieur die bij ons was, was niet overtuigd van hun rijvaardigheid. Om een vreemde reden, die mij absoluut niet duidelijk was, had hij liever dat ik reed. En dat deed ik dus.

In het kamp hadden we mensen met veel verschillende specialiteiten. De ene was landmeter, de andere verpleger en ook een F16 gevechtspiloot. Aan die laatste hadden we weinig, maar het hielp enorm om hem aangenomen te hebben want zijn vader was de aanvoerder van het Belgische leger. En ik moet zeggen, onze piloot was een zeer sympathieke kerel. We hebben samen veel gelachen, vooral nadat hij wist dat ik bijna een deserteur was. Ik vermoed dat zijn vader iets te maken had met mijn zo gemakkelijk bekomen dienstvrijstelling.

Op een dag werd besloten dat de verpleger en de landmeter met de auto naar Ghat zouden rijden om te zien hoe het tracé van de weg was. Ze haalden het niet tot in Ghat. De verpleger die reed vond een kleine hobbel in de weg en besloot die eens te proberen. Het gevolg was dat de auto kantelde en op zijn kop terecht kwam. Daarna was het moeilijk om er weer mee te rijden. Enkele Toearegs op weg naar Serdales hielpen hen om de auto weer op zijn wielen te zetten en met een slakkengangetje reden ze terug naar het kamp. Onnodig te zeggen dat dit de mening van de ingenieur over de rijvaardigheid van de verpleger alleen maar bevestigde. Beide jongens waren een beetje gekneusd maar hadden niets gebroken. De auto was echter onherstelbaar beschadigd. De eerste van een reeks die we verloren.

De winter naderde in Serdales en het weer begon om te slaan van warm naar koud. Om een uur of 8 's morgens kon het zelfs vriezen. Een zeer ongewenste situatie want we hadden veel middelen om ons te koelen maar bijna niets om ons te verwarmen. Gelukkig konden de airco's ook op verwarmen worden ingesteld.

Er waren mensen uit Niger en Tsjaad die naar Libië kwamen op zoek naar een job. Vaak waren ze te voet. Als zij geen geld hadden om een zitplaats bovenop een overbeladen vrachtwagen te betalen, moesten zij te voet hun weg naar Libië vinden. Voor hen was dit vaak een tocht van duizend kilometer of meer. Als ze na zonsondergang in ons kamp aankwamen, wilden ze alleen maar rusten en zochten hun toevlucht tussen de opgestapelde onderdelen van de machines die nog in elkaar gezet moesten worden. Ik kon ze daar 's morgens zien liggen, bevroren en niet in staat zich te bewegen vanwege de kou. Zodra de zon doorkwam ontdooiden ze en gingen ze verder naar hun bestemming, waar die ook mocht zijn. Ik had medelijden met die jongens en

ze moeten een heel sterk gestel gehad hebben om die reis te overleven.
Respect.

Toen op een dag een dieseltank in het kamp aankwam merkten we dat er een kleine scheur in zat, net onder de uitlaatklep. Ik werd bevorderd tot assistent lasser en gevraagd om het lek dicht te lassen.

Lassen aan een gevulde brandstoftank klinkt misschien gevaarlijk, maar dat is het eigenlijk niet. Zolang er maar diesel in zit. Doe dat niet op een tank gevuld met benzine want dat zal dan waarschijnlijk het laatste zijn wat je doet. Maar diesel is veel minder gevaarlijk, dus ik maakte de barst schoon met een slijpschijf en begon te lassen.

Natuurlijk kon ik de scheur niet dichten en terwijl ik daar bezig was, vloekend als een idioot, kwam er een zwarte man aangelopen en keek naar mijn geploeter. Tussen een paar zeer krachtige scheldwoorden door, zag hij kans mij aan te spreken en zei dat ik het verkeerd deed. Oh ja? En jij kan het misschien beter? Hij knikte alleen maar en nam het lasgerief van me over. Man, die vent kon lassen. Ik had nog nooit iemand zien lassen met zoveel vaardigheid. Nadat de klus geklaard was, vertelde hij me dat hij lasser van beroep was en meer specifiek dat hij gespecialiseerd en gecertificeerd was als lasser in de olie-industrie. Hij versloeg me daar met straatlengtes. Vanaf dat moment waren we beste vrienden.

Zijn maat was elektricien en ik wist toen wel beter om daar niet aan te twijfelen. Ze waren beiden een paar dagen eerder aangenomen en waren hun geld al meer dan waard. Ze kwamen beiden uit Togo.

Ook de elektricien werd een goede en gerespecteerde maat van mij. Ik mocht ze allebei erg graag. Zulke aardige en vriendelijke mensen.

Ik werd dus gedegradeerd van assistent lasser tot drager van de lassersuitrusting. Natuurlijk hoefde ik zijn uitrusting niet te dragen, maar als mens en als lasser adoreerde ik deze man uit Togo.

Op een dag kwam de lasser naar me toe in onze opslagtent en hij had een pijnlijk gezicht, bijna in tranen legde hij me uit dat hij een splinter in zijn vinger had. Dit moest wel ernstig zijn want wat hij gewoonlijk deed nadat hij iets in elkaar had gelast, was het gloeiend hete spul in zijn hand nemen en ik kon dan de geur van verbrand vlees ruiken. Dit zal mijn hand nadien veel taaier maken, was zijn verklaring voor dit vreemde ritueel. Ik zag hem dat niet graag doen, maar hij stond erop. En nu kwam diezelfde man naar me toe, bijna in tranen omdat hij een splinter in zijn vinger had. Wel wel.

Ik kon het uiteinde van de splinter in zijn vinger zien zitten. Dus pakte ik dat deel met een pincet en begon dat ding eruit te trekken. Het kwam en kwam en kwam. Er leek geen einde te komen aan de lengte van die splinter. Toen ik hem er eindelijk helemaal uit had kon ik zien dat hij ongeveer de afmeting van een lucifer had. Geen idee hoe hij dat in zijn vinger had gekregen, maar ik kon begrijpen waarom hij pijn had.

Serdales, Kerstmis 1977

Nadat ik terugkwam van mijn eerste verlof waren er veel dingen gebeurd in ons kamp.

Ten eerste, het kamp was er... Toen ik vertrok, was er niets en tijdens mijn drie weken verlof hadden ze het kamp opgezet.

Onze verblijven waren een soort stacaravans die op vrachtwagens van de zeehaven van Tripoli naar Serdales waren verscheept. Voor mij is het nog steeds een wonder dat zoveel van de stacaravans dit transport al overleefd

hadden. De stacaravans waren elk gemonteerd op een paar wielen die aan een soort chassis waren bevestigd. Wat de ontwerpers in België duidelijk niet wisten was wat de toestand van de wegen in Libië was. Als ze een goed begrip hadden gehad van wat goederentransport door de woestijn eigenlijk betekent, dan waren ze vast met een ander ontwerp gekomen. Maar, om de een of andere mysterieuze reden kwamen de meeste stacaravans in min of meer ongeschonden staat aan in Serdales. Sommige waren echter beschadigd en het chassis was vaak gewoon in de vloer van de stacaravan geduwd. Het was toen dat ik bevorderd werd tot assistent-stacaravan-hersteller. En ik moet toegeven dat ik daar veel plezier aan beleefde. Eén ding dat je echt nodig hebt als je in Afrika werkt, is de kunst beheersen om met niets iets te maken. Als je dat in je hebt dan ben je in staat om wonderen te verrichten. Zo niet, dan ben je hulpeloos en verloren. En blijkbaar had ik het in me. Bovendien vond ik het leuk om op die manier te werken en al mijn creativiteit te moeten (mogen) gebruiken om de boel weer op gang te krijgen. Daar hield ik van. Het hield mijn geest bezig.

Natuurlijk, als het op lassen aankwam wist ik inmiddels wie ik moest bellen. Mijn Togolese vriend was altijd gereed en goedgehumord en samen wisten we zelfs de meest hopeloze gevallen recht te trekken. Ik deed het herstelwerk, hij het laswerk.

Vanwege de aard van de schade aan sommige stacaravans werd ik ook bevorderd tot assistent timmerman, assistent loodgieter en assistent elektricien. De elektriciteit was vrijwel altijd onbeschadigd, dus meestal was het voldoende om alleen de elektriciteitskabels weer aan het frame te bevestigen.

De stacaravans waren uitgerust met een douche en een chemisch toilet. Dit toilet was nieuw voor mij. Gelukkig was degene die het interieur van de stacaravans had ontworpen mijn baas op het kamp en hij legde ons uit hoe dit moest werken. Het toilet had een uitgang met een klep buiten aan de stacaravan. Gewoon een handvol van deze groene korrels in de pot laten vallen en je ding doen en dat is het. En als de pot van het toilet vol is, ga je naar buiten en draai je de klep open. Wat er dan in zit hoort vloeibaar te zijn en stinkt niet, dus we kunnen een gat in de grond graven onder de klep en dat gat afdekken met wat planken en klaar is kees. Hij had gelijk dat het spul dat eruit kwam vloeibaar was. Toen iemand onschuldig genoeg de klep opende, spoot het vloeibare spul eruit en spetters werden meters in het rond geprojecteerd. Ik heb dan een extra buis naar beneden aan onze uitlaat toegevoegd.

Wat mijn baas vergat te vertellen was dat deze groene korrels nogal actieve dingen waren en onze landmeter liet per ongeluk een paar korrels op de toiletbril vallen en ging er op zitten en verbrandde vervolgens zijn kont en klaagde daarover. De baas vertelde ons toen om dit zeker niet te doen vanwege de chemische agressiviteit van de korrels. We namen deze groene korrels van toen af serieuzer dan voorheen.

De inrichting van de stacaravans was volgens een strikte hiërarchie. Werd je in Afrika aangenomen, dan kwam je terecht in stacaravans met acht stapelbedden en geen douche en geen toilet. Werd je in Europa aangenomen, dan maakte het uit wat je positie was in de hiërarchie van het bedrijf. De meeste stacaravans hadden een toilet en douche en zelfs een kleine zithoek en hadden vier stapelbedden. Dat was waar ik heen ging. Economy class. Maar omdat we op dat moment stacaravans te over hadden, zaten we er meestal met z'n tweeën in. Mijn kamergenoot had al eerder Libië-

ervaring opgedaan, dus ik werd al vrij snel ingewijd in de manier waarop ik me hoorde te gedragen, wat wel en vooral ook wat niet gedaan werd. Meestal kwam het erop neer dat je moest doen wat je wilde, als je maar niet betrappt werd.

Dan waren er de stacaravans met twee stapelbedden. Business class. Deze waren voor enkele personen die een tussenpositie in het bedrijf hadden. Ik ben er nog steeds niet zeker van wie tot die categorie behoorde. Ik denk dat degenen met de luidste stem en die van zichzelf dachten dat ze belangrijk waren, zich daar vestigden. Mijn baas had er zo een, want hij was degene die de lijst opstelde waarop stond wie in welke stacaravan moest blijven. En de meeste mensen hielden zich daaraan.

De eerste klasse stacaravans hadden maar één bed. Die waren voor de Poolse toezichters en de resident ingenieur.

De ingenieur was een bijzondere man. Hij was groot en dik en rookte Cubaanse sigaren. Maar hij was gesteld op zijn rang en naar mijn mening had dat te maken met het feit dat hij gedeeltelijk van Afrikaanse afkomst was. Hij liet de verpleger (die toch weinig anders te doen had) zijn kleren wassen en strijken. Op zijn zakdoeken waren zijn initialen geborduurd en na het strijken moesten die op een heel specifieke manier gevouwen worden. De verpleger kreeg instructies hoe hij de zakdoeken moest vouwen voordat hij ze aan hem teruggaf. En ja, de initialen moesten zichtbaar zijn na het vouwen.

De manier waarop hij zich gedroeg was vreemd voor mij. Waarom kon hij niet gewoon zichzelf zijn? Of misschien was hij dat wel, ik weet het nog steeds niet. Toen ik opgroeide was mijn beste vriend een zwarte jongen uit Rwanda. We waren heel close. En ja, er werden vaak nare opmerkingen tegen hem gemaakt. Ik voelde me daar heel slecht om en kon niet begrijpen waarom mensen zo konden zijn. We kiezen onze ouders niet en na onze geboorte zijn we wat we zijn. Goed of slecht. Of helemaal niets. Dat sommige mensen anderen beoordelen op hun uiterlijk vind ik weerzinwekkend. Ik ben waarschijnlijk te dom om hun redenering te begrijpen.

Voor mij was en is het duidelijk dat onze resident ingenieur leed aan een minderwaardigheidsgevoel en ons wilde laten zien dat hij de baas was en wij niet. Zijn keuze, niet de mijne. Voor mij was hij de baas en dat was het. Dat had iedereen kunnen zijn. Maar zijn gedrag was soms een beetje zorgelijk. Pas toen ik hem op een dag een doos Cubaanse sigaren aanbood, begon hij vanaf dat moment heel vriendelijk tegen me te doen. Als het maar helpt, denk ik. De sigaren waren toch te sterk voor mij.

Onze kantine was een reusachtige koepelvormige plastic tent. Voornamelijk wit, met rode flappen aan de uiteinden. Het was stevig plastic, maar later zouden we ontdekken dat het niet sterk genoeg was om de soms harde woestijnwind te weerstaan.

Het oorspronkelijke plan was dat we al onze vrije tijd in die tent zouden doorbrengen, met z'n allen. Nobel bedacht, maar daar hield niemand zich aan. Het was veel leuker in onze stacaravan, waar we onze zelfgemaakte drank konden drinken zonder door nieuwsgierige ogen ontdekt te worden.

Op een avond hadden we de Poolse toezichters bij ons uitgenodigd en toen zij wisten dat wij drank hadden waren twee van hen meer dan bereid om af te komen. De derde was een soort monnik denk ik, want hij kwam liever niet. Of misschien had hij zijn eigen voorraad. Dat is ook mogelijk.

De baas van de Polen leerde ons hoe je sterke drank moest drinken. Hij legde uit dat het heel belangrijk was om de alcohol dampen niet in te ademen. Dus

moesten we vlak voor het drinken even de adem inhouden en dan het glas in één keer leeggieten in onze keel. We kwamen er al snel achter dat dit inderdaad een effectieve manier was om niet al te gemakkelijk dronken te worden. Tegen zeven uur 's morgens riep de plicht en moesten we ons feest beëindigen. De baas van de Polen stapte uit de stacaravan en de andere volgde. De baas bleef redelijk overeind. Nummer twee kon nog de treden nemen en vorderde daarna nog zowat een meter. Toen viel hij plat voorover op zijn gezicht en bewoog niet meer. We konden hem horen snurken dus we maakten ons niet al te veel zorgen over zijn lichamelijke conditie. De baas moest de monnik, die al op was, erbij halen om nummer twee terug naar zijn stacaravan te slepen en hij kreeg de dag vrij om bij te komen. Wij gingen naar de kantine om te ontbijten en wat koffie te drinken, dankbaar dat we die avond instructies hadden gekregen van echte experts op het gebied van het nuttigen van sterke drank. Een nieuwe dag was begonnen.

Niet alle dagen waren hetzelfde. De meeste wel, maar soms gebeurde er iets bijzonders. Een van de Franse operators had al eerder in Libië gewerkt en hij wist waar hij tijdens zijn laatste verblijf een motorfiets had achtergelaten. Na zijn verlof haalde hij de motor op en bracht hem naar het kamp. We mochten allemaal een ritje maken. Toen ik aan de beurt was, wilde ik tonen wat ik kon. Ik had al vaak in de Thaise jungle op een motor gereden, dus rijden in de woestijn zou voor mij een fluitje van een cent zijn. Het enige verschil was dat er in de jungle modder was en geen zand. Ik kwam er vrij snel achter dat dit een enorm verschil maakte en na nog geen tweehonderd meter begon de voorband te wiebelen. Ik probeerde tegen te wiebelen wat tot gevolg had dat ik en de motorfiets met hoge snelheid tegen de woestijnbodem knalden. Afgezien van mijn trots was er niets ernstig beschadigd aan de motorfiets of aan mezelf.

Onnodig te zeggen dat ik in de toekomst uit de buurt van die motor bleef. De Franse operator was echter een expert in het omgaan met machines. Alle soorten machines. De motorfiets was daar slechts één van. Ik zag hem eens een graafmachine bedienen en het leek alsof hij één was met de machine. Ik kon die machine ook bedienen (nadat ik mezelf had gepromoveerd tot assistent-graafmachinist) maar het gemak waarmee hij die machine bediende was gewoon verbluffend.

Deze machinist was echter niet erg gesteld op kleurlingen. In zijn ogen waren ze allemaal dom en nutteloos. Ik denk dat hij mij ook als kleurling zag. Ik haatte de manier waarop hij tegen de lokale bevolking blafte. Dus we zijn nooit goede vrienden geworden.

Op kerstavond hadden onze koks hun uiterste best gedaan om een heerlijke maaltijd te bereiden met kalkoen op het menu. En natuurlijk werd die maaltijd overgoten met onze zelfgemaakte drank.

De meesten van ons, die cursus hadden gevolgd bij de Polen, konden inmiddels tamelijk imposante hoeveelheden alcohol verzetten zonder echt dronken te worden. Misschien dacht de Franse operator dat hij zo goed in alles was dat hij zich niet door de Polen liet instrueren, met als gevolg dat hij tegen het einde van ons kerstdiner dronken was. Maar toen begon hij plotseling de Togolese lasser te achtervolgen zonder enige reden. De jongen wilde niet vechten, dus ontweek hij hem eerst, maar al snel moest hij zo hard als hij kon voor zijn leven rennen. Niemand reageerde.

Toen ik zag wat er gebeurde, stond ik op en trok de Fransman aan zijn shirt, waardoor hij stopte. Hij werd toen heel kwaad op mij en begon met mij te vechten. Ik droeg een mooi T-shirt dat ik in mijn stamcafé in België had verdiend omdat ik daar een zeer goede klant was en hij slaagde erin dat T-

shirt in stukken te scheuren. Schande. Het had me veel bier gekost om dat T-shirt te verdienen. Hij wilde me vervolgens een kopstoot geven, maar omdat hij zo dronken was, was hij (gelukkig ik) te traag om enige schade aan te richten. Ik kon zijn beweging gemakkelijk ontwijken. Tegen die tijd hebben anderen hem van me weggerukt en hem in bed gestopt. Ik wisselde van T-shirt en het feest ging verder. Mijn lasser vergaf me mijn onhandige laswerk en ik kreeg een grote glimlach van hem. Toen waren we echte maatjes.

We moesten regelmatig voedselvoorraden aankopen. In Serdales was bijna niets en ook niemand daar had genoeg in voorraad om aan ons te verkopen. Ze slaagden er nauwelijks in genoeg voor zichzelf te hebben. In Ubari was ook niet veel te koop, dus deden we onze inkopen in Sebha. Dat was maar 450 km rijden, waarvan 250 door het zand. Niets ongewoons. Gelukkig voor mij was het vinden van ons kantoor in Sebha vanuit Ubari niet al te moeilijk, zelfs niet voor mij. Op een dag, op de terugweg, werd mij gevraagd een van de Poolse toezichters mee te nemen. Dat vond ik prima, want dan zat ik niet alleen in de auto. Na een kilometer of honderd gereden te hebben, maakte de Pool, die geen andere taal sprak dan Pools en Russisch, mij duidelijk dat hij ook wel een eindje wilde rijden. Geen probleem, want we zaten nog steeds op de geasfalteerde weg naar Ubari. Dus we wisselden van plaats en hij wilde vertrekken. Maar toen kwamen er vragen van hem die mij wantrouwig maakten. Hij wilde weten hoe je de motor moest starten. OK, waarschijnlijk hadden ze dit type auto niet in Polen, dus legde ik het hem uit. Toen wilde hij weten hoe die truc met de versnellingen werkte. Wel, misschien had hij in Polen alleen in auto's met een automatische versnellingsbak gereden. Dus moest ik hem ook dat ding met de koppeling uitleggen. Hij was een snelle leerling en al snel had hij de vierde versnelling gevonden en scheurden we met hoge snelheid over de weg. Ik had mijn gordel aan maar miste toch een rempedaal aan de passagierskant. Ik probeerde hem ervan te overtuigen dat hij misschien, alleen maar een suggestie, het wat rustiger aan moest doen. Nee, hij had gewoon te veel plezier en ik begon me echt zorgen te maken toen hij het stuurwiel van links naar rechts bleef zwaaien, ogenschijnlijk zonder enige reden maar in de hoop dat hij er zo uitzag als een ervaren bestuurder. Ik werd een beetje bleek maar op de een of andere manier slaagde hij erin de auto op de weg te houden. Toen we een dorp naderden probeerde ik hem duidelijk te maken dat hij nu toch langzamer moest rijden. Er waren mensen en dieren op de weg en het was beleefd om ze niet aan te rijden met de auto. Maar het mocht niet baten. Hij bleef met zeer hoge snelheid door het dorp razen. Ik werd helemaal bleek en wist niet wat ik moest doen om hem langzamer te laten rijden. Dus gebruikte ik een van de weinige Russische woorden die ik kende en ik riep *STOY DAMN IT, STOY !* (let op: het *damn it* deel was Engels). Hij leek dit te begrijpen en minderde vaart, waarna ik hem helemaal liet stoppen en het stuur van hem overnam.

Toen we in het kamp aankwamen en de Pool aan zijn baas fier had verteld hoe het hem verging, kwam de baas enigszins beschaamd naar mij toe, dat ik de ander zijn allereerste rijles had gegeven en dat hij helemaal geen rijbewijs had en nog nooit in zijn leven een auto had bestuurd. De andere Polen kregen van hun baas te horen dat ze op de officiële manier rijlessen moesten volgen en ervoor moesten zorgen dat ze een rijbewijs haalden en dat ze in geen van onze auto's meer mochten rijden. Alleen die van hen, die ze toen nog niet hadden.

Als je in de woestijn rijdt, wordt er veel van de auto gevraagd. Alles in de auto had het zwaar te verduren en was snel versleten.

Zoals ik al eerder schreef, als het warm was en we met de wind in de rug moesten rijden, kon de motor gemakkelijk oververhit raken omdat de radiator niet genoeg lucht kreeg om af te koelen. Hoewel, zelfs de 50°C hete woestijnlucht zou hem afkoelen omdat de bedrijfstemperatuur van de motor 90°C is, maar dan moet de wind wel in de radiator blazen.

Ook andere dingen konden oververhit raken, zoals de brandstofpomp. Onze auto's reden allemaal op benzine. De Land Cruisers verbruikten na 20000 km ongeveer 25 liter per 100 km, dus met een tank van 50 liter konden we 200 km doen. Genoeg voor het maken van korte ritjes rond het kamp, maar ongeschikt voor langere tochten of we moesten meerdere jerrycans benzine meenemen.

Op een keer, toen we ongeveer halverwege Serdales en Ubari waren, sputterde de motor van onze Land Rover en stopte er toen zelfs helemaal mee. Dat is het moment waarop je het een en ander aan de wagen moet controleren en proberen uit te vinden waarom de motor afsloeg en daar iets aan doen. Het was mijn geluksdag (alweer) want een Belgische automechanicien reed met mij mee en hij begon allerlei dingen te controleren. Ik was blij dat hij ondertussen ook bereidwillig uitlegde wat hij deed en waarom. Toen kwam ik erachter dat de brandstofpomp van een Land Rover oververhit kan raken. Dit was een van die trips waarbij we water meenamen (de mechanicien stond erop dat te doen voordat we vertrokken) en nadat hij wat water over de brandstofpomp had gegoten waren we weer helemaal klaar om te rijden. Hij legde me uit wat het probleem was. Door de buitentemperatuur was de benzine in de tank al meer opgewarmd dan goed was. Die begon dan voortijdig te vergassen in de toch al hete brandstofpomp en die kon dus geen vloeibare benzine meer naar de carburator pompen omdat de pomp gevuld was met gasbellen. Simpel, maar je moest het weten. Nu weet ik het, maar vermits het koud is hier in België, zal ik die wijsheid hoogstwaarschijnlijk nooit meer in de praktijk moeten brengen. Een andere remedie zou geweest zijn om gewoon te wachten en alles een beetje te laten afkoelen. Of de wegenwacht bellen. Die laatste bestond helaas niet in Libië.

Behalve voedsel hadden we ook drinkwater nodig. We hadden van die drinkwaterfonteintjes die koud drinkwater gaven. Meestal toch, maar de man van dienst die ze gaande moest houden, ik dus, was altijd in de buurt. In het Serdales kamp was onze watervoorziening een 10000 liter watertank die op een vrachtwagen was gemonteerd. De truck was van een Libische man en ik denk dat hij mij wel mocht, want ik was de enige die zijn truck mocht besturen als hij er niet was. Dat betekende dat ik van tijd tot tijd de vrachtwagen nam en naar de waterput van Serdales dorp reed. Dat was altijd spannend. De opwinding bestond uit het zien van de plaatselijke vrouwen die ook naar de put kwamen om water te halen. Ze droegen plastic bakken op hun hoofd en liepen zo schijnbaar moeiteloos rond. Ze kenden de vrachtwagen maar zodra ze zagen dat ik het was die ermee reed stoven ze in alle richtingen weg. Jammer, want het waren echt heel mooie vrouwen en het is me nooit gelukt om met ze te praten. Ze hadden een zeer donkere huidskleur en droegen gouden ornamenten aan hun oren en gouden ringen die door hun neus waren gestoken. Het goud gaf een heel mooi contrast met hun huid en door de kleurrijke kleren die ze droegen leken ze wel een soort fata morgana.

Het was maar goed dat we niet erg lang in Serdales bleven, want ik denk dat we de plaatselijke watervoorraad begonnen uit te putten. De lokale bevolking haalde zo'n 20 liter per keer op en wij 10000. Maar, ik ging graag naar de bron.

Verlaten van Serdales - lente 1978

Toen onze pogingen om zoveel mogelijk geld te verdienen op één locatie uitgeput waren werd het tijd om naar een andere, logistiek meer logische locatie, te verhuizen.

Alles had dan ook met geld te maken.

In Europa bestond het consortium uit 3 Franse en 3 Belgische bedrijven. Een van die Belgische bedrijven had zeer nauwe banden met het leger en coördineerde alles.

Ik weet niet hoe het consortium is ontstaan, maar ik denk dat het iets te maken had met landmijnen die door België aan Libië werden verkocht. Niet zomaar een handvol landmijnen, maar een enorme hoeveelheid. Tot ieders geluk en opluchting lagen de meeste landmijnen nog opgeslagen op één locatie in Libië tegen de tijd dat Kadhafi werd verdreven. Maar toen het slecht ging met Kadhafi en het land in chaos verkeerde, was de voorraad landmijnen plotseling niet meer veiliggesteld en wie weet wat ermee gebeurd is.

Hoe dan ook, er was een levendige wapenhandel tussen België en Libië in de jaren '70 en ik vermoed dat het Belgische bedrijf dat de leiding nam in het consortium hier meer van wist. Dat was waarschijnlijk een van de redenen waarom zij het contract voor de aanleg van die weg konden bemachtigen. Een andere reden was dat een van de Franse bedrijven uit dat consortium in de jaren daarvoor met succes aan wegebouw had gedaan in Libië, dus zij wisten waar ze moesten zijn.

Het consortium zorgde voor het basismateriaal dat nodig was om de klus te klaren en verscheepte dat naar Libië. Het meeste van dat materieel was gloednieuw, maar een deel was puur antiek. En het meeste van dat antieke materiaal werd geleverd door het bedrijf in België dat banden had met het bedrijf waar ik destijds voor werkte. De eigenaars van deze bedrijven waren broers.

Het wordt nu een beetje ingewikkeld.

Ik werd aangenomen door het bedrijf dat het consortium leidde, maar pas na goedkeuring van de broer van mijn baas in België om als werknemer tot het consortium toe te treden.

Om dit wat schematischer weer te geven, werkte ik voor bedrijf A dat eigendom was van eigenaar 1. Eigenaar 1 had een broer (eigenaar 2) die eigenaar was van een wegebouwbedrijf (bedrijf B) in België.

Eigenaar 1 van bedrijf A stemde ermee in dat ik zijn bedrijf zou verlaten om elders aan de slag te gaan, hoewel vanaf het begin werd gezegd dat niemand van bedrijf A naar bedrijf B (of het consortium trouwens) kon worden overgeplaatst om in Libië aan de slag te gaan. Omdat we Belgen zijn en goede tradities in stand houden, werd daar in mijn geval van afgeweken door eigenaar 1 en eigenaar 2, vanwege enkele interne krachten in bedrijf A die mij volledig steunden (en waarschijnlijk blij waren dat ik bedrijf A verliet).

Het beherende (Belgische) bedrijf van het consortium (bedrijf C) nam mij vervolgens in dienst omdat eigenaar 2 beweerde dat ik een waardevolle aanwinst was. Natuurlijk was ik dat, maar dat kon hij op dat moment niet weten.

En zoals reeds gezegd, had bedrijf C zeer goede relaties met het Belgische leger.

In die tijd was het een beetje ingewikkeld om geld naar Libië te krijgen voor operationele doeleinden. Ik denk dat het risico hoog werd geacht en dat de banken hier niet al te graag aan mee wilden helpen. Bovendien zorgde het consortium voor de uitrusting en dat alleen al was een serieuze investering. Het is niet duidelijk of het consortium een voorschot heeft gekregen van de Libische regering om die apparatuur te kopen, maar het zou me niet verbazen als dat het geval was.

Bedrijf B was een echte ster in het vinden van oud en versleten materieel dat naar Libië kon worden verscheept. In feite werd al ons oude materiaal dat in Libië toekwam verscheept naar Libië door bedrijf B. Later had ik daar een discussie over met eigenaar 2, omdat er alleen maar klachten waren over dat oude materiaal en het alleen maar diende als schroothoop in de woestijn en niemand gelukkig maakte. Zijn antwoord was dat ik daar niet de draak mee moest steken (Deed ik dat dan? Natuurlijk deed ik dat.) en dat elk van die dingen op wielen een heel specifiek doel had. Alleen heeft niemand ons ooit verteld wat die doelen konden zijn. We zaten zo bijvoorbeeld opgescheept met drie Command Cars die WO II hadden overleefd en op dat moment dan ook al meer dan 35 jaar oud waren. We wisten niet wat we ermee moesten beginnen en ze vielen praktisch uit mekaar toen we ze kregen.

Toen we eenmaal in Libië waren, hadden we geld nodig om de organisatie te steunen en operationeel te maken. Het consortium vond een Libische partner die de lokale geldleverancier was. Dat werkte goed totdat deze lokale geldautomaat zonder geld kwam te zitten. Vanaf dat moment moesten we in Libië in ons eigen inkomen voorzien, wat betekende dat we via de Poolse toezichters rapporten naar de Libische regering moesten sturen om te melden dat een bepaalde hoeveelheid werk was gedaan en dat we daarvoor dan betaald zouden worden.

Dit bleek veel moeilijker te zijn dan de planners had durven dromen. Wij hadden zoveel problemen dat de vooruitgang zeer traag verliep en de broodnodige cash flow dus niet op tijd op gang kwam. Dat maakte onze situatie nog moeilijker.

Het eerste probleem deed zich voor in Serdales en had te maken met het feit dat de "rots" niet echt rots was en dat het materiaal dat wij opgroeven niet kon worden hergebruikt. Dus kregen we daar maar de helft van het geld dat van die operatie verwacht werd te komen. Het ging van kwaad tot erger.

Omdat het een beetje idioot was om een weg aan te leggen vlak bij zijn eindpunt, gingen we dan over op Plan B. Het kamp in Serdales werd verlaten en er zou een nieuw kamp worden gebouwd bij KM 65.

KM 65 ?

Dat was een punt op 65 km van Ubari. We hadden nog 65 km woestijn te gaan voordat we de eerste tekenen van beschaving zouden bereiken. 65 km onverharde weg, dat was voor ons geen troefkaart en wij, arme, onwetende werknemers, hadden het daar moeilijk mee. Voor ons hield het gewoon geen steek. Later hoorden we dat volgens diezelfde geoloog, degene die verklaarde dat er nabij Serdales "rots" was, dat KM 65 een ideale plek was om een steengroeve te beginnen en een steenbrekerij te installeren. Deze voorspelling bleek iets correcter te zijn dan die van Serdales, maar toch kon hetzelfde type gesteente ook veel dichterbij het beginpunt van de weg worden gevonden. Dus zelfs na al die jaren is het mij nog steeds onduidelijk

waarom KM 65 werd uitgekozen voor de nieuwe kampplaats. Misschien hield het consortium niet van eenvoudige oplossingen.

Dus, op een dag verhuisde iedereen naar KM 65 en twee mensen zouden op het Serdales terrein blijven om de overgebleven spullen op te ruimen die ook naar KM 65 verhuisd moesten worden.

Deze twee mensen waren mijn kamergenoot en ik. Misschien waren er ook nog een paar anderen, maar dat weet ik niet meer. Ik denk dat we maar met z'n tweeën waren.

Ik was jong, onervaren en simpel van geest, dus perfect voor de opdracht. Althans, dat dacht de directie. Ze dachten hetzelfde over mijn kamergenoot, maar daar zaten ze er helemaal naast. Tjonge, wat heb ik die dagen veel nieuwe technieken geleerd. Ik bewonder mijn kamergenoot nog steeds om zijn eenvoudige oplossingen en het feit dat hij zich daarbij niet al te veel aantrok van de manier waarop wij ons werk deden.

Zo was er bijvoorbeeld een elektriciteitskabel voor de netvoeding die we moesten recupereren. Deze kabel was ingegraven in een sleuf en bedekt met aarde. Ik stelde voor dat we een schop zouden nemen en de kabel zouden gaan uitgraven, zodat we hem uit de geul konden halen.

Geen denken aan, was het antwoord van mijn kamergenoot.

Hij had een andere techniek in gedachten. De directie was zo goedgelovig dat ze in Serdales een bulldozer in onze handen lieten achterlieten.

Fout.

Helemaal verkeerd.

Een grote fout van hun kant.

We bonden een staalkabel aan een uiteinde van de elektriciteitskabel en haakten die aan de bulldozer. Toen hoefden we alleen nog maar met de bulldozer de andere kant op te rijden, naar het begin van de kabel, en de elektriciteitskabel volgde op magische wijze de bulldozer. Het kostte ons vijf minuten, terwijl de planning op twee dagen had gerekend.

We hadden nu tijd voor een drankje. Of twee.

Iets soortgelijks gebeurde toen we het stalen geraamte van de hoofdtent moesten demonteren. Dat reusachtige koepelvormige ding.

De gegalvaniseerde pijpconstructiebalken die het plastic zeil omhoog hielden, waren met bouten aan de betonnen vloer bevestigd. Er waren veel van die stalen bogen en nog veel meer bouten.

Weer hadden we geluk dat de directie zo onvoorzichtig was om ons een snijbrander ter beschikking te laten. Eerst maakte ik er bezwaar tegen dat we alle bouten met de snijbrander zouden doorsnijden, met het argument dat we op een dag misschien naar dezelfde plek zouden terugkeren en die bouten dan weer nodig zouden hebben, maar mijn kamergenoot gaf me zo'n meewarige blik dat ik toch snel instemde. Het werd snijden.

En weer wonnen we een paar dagen door dit te doen.

En weer hadden we nu tijd voor een drankje. Of twee.

Al met al bleek het afbreken van alle stukken en het verzendklaar maken voor KM 65 een ontspannen klus te zijn. We hadden er veel plezier in en 's nachts droomden we over andere dingen dan de mogelijke problemen die zich zouden kunnen voordoen bij het weer opzetten van het kamp op die plek in Serdales ergens in de toekomst.

De snelste weg was beschikbaar voor ons en we hebben die dan ook benut.

KM 65 - Voorjaar en zomer 1978

Tegen de tijd dat we alles klaar hadden voor verzending naar KM 65, was ik toe aan alweer een (betaald) verlof. Ik hield van deze betaalde verloven. Temeer omdat ik weer veel goede vrienden zou ontmoeten. Geen beter vooruitzicht om op vakantie te gaan. En een verlof van drie weken gaf me ruimschoots de tijd om even naar Thailand te hopen en getuige te zijn van de zoveelste militaire coup. Zoals gewoonlijk.

Op een gegeven moment begon ik me echt zorgen te maken dat de militairen in Thailand op mijn komst zaten te wachten om een staatsgreep te plegen, maar na een paar jaar merkte ik dat er zoveel staatsgrepen plaatsvonden dat het eigenlijk moeilijk was voor mij om er een te missen.

In 1976 was ik echter niet voorbereid op de gebeurtenissen van 6 oktober, dus na die dag was ik een beetje voorzichtiger met reizen naar Thailand. Een beetje maar, niet te veel.

Toen ik terugkeerde naar Libië, mijn lief achterlatend in Thailand, was de opbouw van het kamp op KM 65 al in een vergevorderd stadium. Het plan was om daar voor langere tijd te blijven, dus werd besloten om daar ook een aantal stenen gebouwen neer te poten. Ik werd bevorderd tot assistent-hoofdmetselaar. We konden eigenlijk min of meer doen wat we wilden. Was ik toen een vrijmetselaar?

De ploeg die deze gebouwtjes zou oprichten waren allemaal Pakistanen. Ik had de plannen (er waren geen plannen) en zij rapporteerden aan mij. Dat betekende dat ze om 7 uur 's morgens begonnen te werken, dus ik moest elke dag vroeg opstaan om hen te vertellen wat ze die dag moesten doen. Ik haatte het dat ze 's morgens altijd zo stipt waren.

Met een grader, of een nivelleuse zo je wil, maakten we een geul rond het kamp. Die loopgraaf was de buitengrens van het kamp en alles wat zich binnen die perimeter bevond werd door ons opgeëist.

Het is me nog steeds niet duidelijk waarom we die loopgraaf nodig hadden, want er kwam toch bijna nooit iemand zo ver. Ik denk dat het sommigen een gevoel van veiligheid gaf want je kon op die manier maar op één plaats het kamp binnenrijden. We hadden ook een wachter die over ons waakte. De functie van die bewaker was mij ook niet duidelijk, maar het was een heel aardige man die aan de rand van het kamp in zijn tent woonde. En hij was zeer ervaren in het maken van superlekkere thee, dat zoete spul dat een uitstekend alternatief is voor gewoon water. Dus ging ik hem regelmatig opzoeken in zijn tent en maakte een praatje met hem.

Hij legde me uit dat veel van de mensen die we inhuurden van dezelfde stam waren als hij, de Toubou (uitgesproken als Toeboe). Zij woonden in Libië en aangezien wij ons moesten houden aan een bepaalde clausule in ons contract met de Libische regering, moesten wij een zeker percentage plaatselijke bewoners van verschillende etnische groepen in dienst nemen. De Toubou waren zo'n etnische groep. En, zoals de bewaker uitlegde, zij waren soldaten en het enige waar ze goed in waren was vechten. Ze zeiden van zichzelf dat ze *askari* waren, wat soldaten betekent. Ik had daar geen problemen mee. Integendeel, ik mocht deze mensen graag en ze waren ook erg vriendelijk tegen mij.

De zoon van de bewaker werkte ook voor mij. Hij was verantwoordelijk voor de wasserij en de toiletten. In het begin had hij niet veel te doen, omdat de Pakistanen nog bezig waren met de bouw van de wasserij en de

buitentoiletten. Later had hij genoeg te doen om zich het grootste deel van de tijd bezig te houden. Zijn vader vermaakte zich met helemaal niets doen en dus verveelde hij zich na een tijdje echt. Mijn bezoeken alleen waren niet genoeg om hem bezig te houden. En toen de verveling te sterk werd, pakte hij op een dag gewoon zijn tent in en ging weg. Hij is waarschijnlijk naar huis gegaan. Zijn zoon wist het ook niet.

Het kamp bij KM 65 was uitgebreider dan dat bij Serdales. Hier hadden we een eerste koepeltent die volgens mij oorspronkelijk als recreatieruimte moest dienen, maar nadat we erachter kwamen dat de hitte in zo'n tent ondraaglijk was, hebben we dat plan laten varen. Ik gebruikte die dus als opslagruimte voor reserve-onderdelen en dergelijke.

De tweede koepel was onze kantine. Aan de achterkant hadden we onze keuken geïnstalleerd en die was netjes aan de koepel vastgemaakt. De keuken bestond in feite uit twee stacaravans, volledig uitgerust met alle keukengerei waarvan een kok kon dromen. En naast de keuken hadden we twee koelcellen, waarvan een van de vriezers het niet deed vanwege een Freon-lek en ik kon niet vinden waar het koelgas (de Freon dus) lekte. Binnenin het ding waren een groot deel van de koperen leidingen onzichtbaar omdat ze door de muren liepen en buiten de stacaravan was er meestal gewoon te veel wind om een serieuze poging te kunnen doen om het lek op te sporen.

We konden het echter doen met wat we hadden. En als we op een dag dringend een extra vriezer nodig zouden hebben, zouden ze gewoon een specialist naar Libië moeten roepen om het probleem op te lossen.

De twee mensen die in onze keuken in het kamp werkten kwamen uit Mauritanië. Ik respecteerde hen zeer, dus het spreekt vanzelf dat we een heel goede relatie hadden. Zij waren beiden zeer vrome moslims, maar ik heb hen van meet af aan gezegd dat ik atheïst ben. Zij respecteerden dit ook, dus we konden heel goed met elkaar opschieten. Ik ben er echt trots op dat ik hen goede vrienden kon noemen. Ik denk dat respect alles is wat nodig is. We probeerden elkaar er niet van te overtuigen dat onze kijk op religie de juiste was. En ik denk dat er niet zoiets bestaat als een juiste kijk als het op religie aankomt. Het geloof waar jij je goed bij voelt, zal waarschijnlijk bij je passen. Respecteer gewoon elkaars geloof en waarden.

Op een dag reed ik met een van de koks naar Ubari. Na een half uur of zo zag ik dat hij ongemakkelijk begon te bewegen op zijn stoel en het leek me dat het die tijd van de dag was dat er gebeden moest worden. Dus vroeg ik hem of hij wilde dat we stopten voor een pauze en hij was daar onmiddellijk mee akkoord. Hij deed zijn gebeden en wij konden onze weg vervolgen. Iedereen blij. Er is vaak niet veel voor nodig om mensen zich op hun gemak te laten voelen.

We hadden ook een bakkerij. Ook volledig uitgerust. De enigen die er ooit gebruik van maakten waren ik, als ik trek had in een lekkere cake, en een van de medewerkers die in een vorig leven bakker was geweest. Ik denk dat de bakkerij in totaal 5 keer is gebruikt.

De Pakistanen bouwden ook een droge opslagplaats naast de diepvriezers, zodat we daar voedsel konden bewaren dat tegen de hitte bestand was.

De koepel van de kantine was geplaatst op een betonnen plaat die een stukje uitstak aan de voorkant van de tent waar de vooringang zich bevond. Later zou deze uitbouw dienen als ontmoetingsplaats voor de mensen die in het

kamp vastzaten. Zij zaten daar dan onbeschermd tegen de zon voor zich uit te staren in leegte en mentaal af te zien. Dat was een heel jammerlijk zicht, maar daar kom ik in een ander hoofdstuk nog op terug. (spoiler: ik heb daar nooit gezeten)

In een hoek van ons domein hadden we een grote kuil gegraven waarin we ons afval dumpden. Meestal restjes uit de keuken. Dit bleek achteraf niet zo'n briljant idee te zijn, want deze kuil trok slangen aan van kilometers ver. Vooral de gehoornde adders leken op dit feestmaal af te komen. 's Nachts in het kamp rondlopen zonder zaklantaarn werd dan ook sterk afgeraden vanwege het risico per ongeluk op een slang te stappen. Natuurlijk per ongeluk. De enige die ik kende die er opzettelijk op stapte was de gast van de wasserij, de zoon van de bewaker. Dat was zijn manier om ze te vangen.

We aten nooit slangen. Ik wel in Thailand, maar niet in Libië. Een keer reden we met de auto in de woestijn over een soort konijn en namen het dode dier mee terug naar het kamp waar we het klaarmaakten en opaten. Ik vond dat geen onverdeeld succes en dat het vlees slecht smaakte. Dus adviseerde ik om geen konijnen meer met de auto aan te rijden als voedselbron. Iedereen was het daarmee eens. Ik zei niets over het omverrijden van kamelen, dus probeerden ze dat. De eigenaar van de kameel was niet blij dat we het dier daar ter plaatse lieten waar het werd overreden. Deze keer hadden we het wel mee moeten nemen naar het kamp om te bereiden. De eigenaar beweerde dat kamelenvlees uitstekend was om te eten. We moesten hem financieel compenseren voor zijn verlies en toen voelde hij zich niet meer zo slecht voor het verlies van één zwerfdier. Maar hij was nog steeds boos op ons omdat we de kameel niet naar het kamp hadden gebracht om hem op te eten. Wat een verspilling.

Iets verder weg van onze woonverblijven stonden de generatoren. We hadden er zeven van 400 kva elk en een kleinere van 250 kva. Voor de stroomvoorziening van het kamp hadden we twee van de grote en de kleine als reserve tot onze beschikking. Meestal hadden we genoeg stroom als we maar één van de grote gebruikten. De andere vijf grote waren voor de steengroeve.

Ik word een beetje technisch nu, maar ik denk dat dit deel interessant is. De generatoren werden aangedreven door dieselmotoren. Het waren 8 cilinder, tweetakt dieselmotoren. Als ik tegen mensen zeg dat we tweetaktdiesels hadden verklaren de meesten me voor gek. Zij hebben nog nooit gehoord dat dit type diesel zelfs maar bestaat, maar zij zijn zeer gebruikelijk voor het aandrijven van scheepspropellers.

Deze motoren hadden voordelen voor ons, maar ik ben helemaal vergeten wat die waren. Hoe dan ook, ze hadden dezelfde nadelen als alle andere diesels, dat wil zeggen dat als de constante toevoer van dieselbrandstof eenmaal was onderbroken, het onmogelijk was om ze weer terug op te starten. Tenzij je een technicus uit Benin bij de hand had.

Deze kleine man was verantwoordelijk voor het onderhoud van onze generatoren, maar niet voor het vullen van hun tanks. Gewoonlijk ging een 500 liter tank ongeveer een dag mee. Maar ze moesten wel bijgevuld worden voordat de tank leeg was. Kan je je voorstellen dat op een dag een van de generatoren droog kwam te staan? Het moest vroeg of laat gebeuren, dat stond in de sterren geschreven.

Dus, de technicus kwam eraan en hij legde me uit dat de enige manier om het ding weer aan de praat te krijgen was om de dieselbrandstof via een slang in de dieselpomp te zuigen.

We moeten zuigen, zei hij.

Zuig dan, zei ik.

Wat hij plichtsgetrouw deed.

Ik kon de stroom diesel door de slang zien komen en hij bleef maar zuigen. Het kwam en het kwam en het kwam. Tot hij een flinke scheut diesel in zijn mond had. Hij bedekte snel het uiteinde van de slang met zijn vinger om te voorkomen dat de diesel weer terug zou stromen en toen dacht ik dat hij in overdrive ging. En wat bleek? Diesel smaakt niet zo goed en hij spuugde en spoelde zijn mond met water gedurende het volgende kwartier.

Ik bedankte hem uitvoerig voor zijn moeite en vroeg wanneer hij die slang weer op de pomp zou aansluiten. We hadden tenslotte elektriciteit nodig, geen spuwende monteur.

Het was maar goed dat ik wist dat die man een goed gevoel voor humor had, dus achteraf hebben we er allebei hartelijk om gelachen. Ik mocht hem wel en hij was erg professioneel. Afgezien van het zuigen, bedoel ik. Ik zou een pomp gebruikt hebben in plaats van aan die buis te zuigen.

Aan de overkant van de generatoren, zo'n tweehonderd meter verderop, was de garage en het magazijn voor de reserve-onderdelen die ze in de garage nodig hadden.

Gedurende een maand of twee werd het magazijn bemand door een zeer vriendelijke en beleefde Fransman. Hij was wat ouder dan de rest van ons en ik kon altijd bij hem terecht voor een praatje. Maar, zoals zo vaak gebeurde met vele anderen, na zijn verblijf dat twee maanden duurde, kwam hij niet meer opdagen. We kwamen er toen achter dat het magazijn ook zonder magazijnmeester werkte.

Bovendien kwamen we er ook achter dat we de hele operatie met veel minder mensen minder konden uitvoeren zolang we maar de juiste mensen konden behouden.

En naast het magazijn was de garage. In het begin was het een volledig overdekte koepeltent geweest, net als de andere koepels, maar na een nogal zware zandstorm was de helft van de plastic bedekking er door de wind afgewaaid. De chef-monteur vond dit niet zo'n slechte evolutie, omdat het toch te warm was om binnen te werken met de plastic bekleding erop. Dus namen we niet de moeite om de bekleding weer te vervangen en werd er in de open lucht gewerkt.

Onnodig te zeggen dat dit de werksfeer er niet beter op maakte. Vooral wanneer de altijd waaiende woestijnwind veel zand met zich meevoerde werden de mensen chagrijnig en leek alles wat mis kon gaan ook mis te gaan. Ook alles wat niet mis kon gaan, begon mis te lopen. Het werk vorderde dus niet zoals gepland en het broodnodige geld stroomde niet binnen zoals verwacht. Dit was het begin van het einde.

We hadden ook een hond. Het beest bleef meestal bij mijn kamergenoot en mij. We gaven hem te eten en zorgden voor hem en hij kon vrij rondlopen. Er was niets of nergens om naar toe te gaan, dus het was niet nodig om hem aan de lijn te houden.

Hij leek een beetje op een Belgische herdershond, maar was het echt niet. Het was een vriendelijke hond en viel niemand lastig. Meestal sliep hij onder onze stacaravan en was daar in de buurt altijd wel te vinden.

We kregen de hond omdat de chef van het kantoor in Tripoli hem daar als pup had, maar hem niet kon houden omdat hij te vaak weg was. Dus vroeg hij of we een hond in het kamp wilden hebben.

Op een dag waren er in het kamp klachten van het keukenpersoneel dat er te veel slangen in onze afvalkuil zaten, dus besloot ik om die met zand te bedekken en een nieuwe te graven. Daar had ik de graafmachine voor nodig en ik speelde graag met die machine, dus de put was een goed excuus. De machine stond buiten geparkeerd, niet al te ver van onze hut, dus ik sprong erin en reed weg. Net toen ik de eerste halve meter reed hoorde ik onze hond janken zoals ik haar nog nooit had horen janken. Ik was verbaasd omdat het geluid van niet al te ver weg leek te komen en dus stapte ik uit de graafmachine zag dat het achtereind van de hond onder een van de banden van de graafmachine geplet zat. Het zag er slecht uit. Heel slecht, en ik wist dat de hond niet meer te redden was. Ze was geplet door de band vanaf haar buik tot aan haar achterpoten. Alles wat onder de band stak was verpletterd. Ze moest in slaap zijn gevallen in de schaduw van de graafmachine voor een van de banden en omdat ze gewend was aan het lawaai van de motor werd ze niet gealarmeerd toen ik hem startte.

Intussen had mijn kamergenoot het gehuil ook gehoord en hij kwam kijken wat dat te betekenen had. Ik reed de graafmachine een stukje achteruit en de hond kwam vrij, maar ze kon zich niet meer bewegen. Mijn huisgenoot probeerde haar onder de graafmachine vandaan te trekken maar de hond had zoveel pijn dat hij naar zijn arm hapte en daarbij dwars door het glas van zijn horloge beet. Hij stelde toen voor dat we de hond naar een dierenarts moesten brengen om haar te verzorgen. Ik denk niet dat hij besepte hoe ernstig gewond de hond was. En de enige dierenarts die ik kende, als hij al beschikbaar was, was die in het slachthuis. En ik wist wat hij zou doen. Het had geen zin om het dier nog langer te laten lijden, dus zei ik tegen mijn maat dat het het beste was om hier en nu een einde aan haar lijden te maken. Inmiddels waren er verschillende mensen om ons heen verzameld en ik besloot er meteen komaf mee te maken. Ik nam een metalen pijp en sloeg de hond er recht mee op zijn kop. Er gebeurde niet veel. Ik zag alleen de trieste ogen van de hond die me recht aankeek, alsof ze me wilde vragen wat ik in godsnaam probeerde te doen. Ik moest haar steeds harder slaan tot haar schedel volledig verbrijzeld was. Ik liet de pijp vallen en zei tegen de Pakistanen om de hond weg te halen en ergens ver van het kamp te begraven. Ik noch mijn maat waren in staat om het zelf te doen. Ik was ziek van verdriet en moest in onze stacaravan een grote borrel drinken om wat te bekomen. Mijn maat huilde zachtjes.

Buiten, in de open lucht, hadden we een gigantische plastic zak op de grond liggen. Die kon wel 20000 liter water bevatten en was stevig genoeg om er op te lopen. Iemand, ik bijvoorbeeld, moest voor het water zorgen. Ik veronderstel dat ik gepromoveerd werd tot assistent watermanager. Dat betekende dat ik de waterzak moest vullen en het chloridegehalte van het water moest controleren met behulp van een refractometer en zo nodig wat chloortabletten toevoegen.

Als het waterverbruik hoog genoeg was dan werd het water niet te veel opgewarmd door de brandende zon. Het kwam lauw aan in onze stacaravan, wat ons de moeite bespaarde om de boiler te gebruiken voor het douchen met warm water. Het was wel belangrijk dat het water min of meer vrij zou blijven van schadelijke bacteriën, dus controleerde ik regelmatig het chloorgehalte. Er was zo weinig chloor in het water dat we het niet proefden. Het waren echt kleine tabletten en niemand heeft ooit geklaagd. En voor zover ik weet is niemand ooit ziek geworden van het drinken van dat water.

Tegen die tijd kon ik het water gaan halen uit een nieuw geboorde put niet al te ver weg. Deze put was een project van de Libische regering in een poging om voedsel te verbouwen in de woestijn. Pas jaren later, lang nadat wij weg

waren, ontdekte ik dat er op die plek ook naar olie werd geboord en dat er zelfs een kleine landingsbaan voor vliegtuigen was. Dat deel van de Fezzan (zo wordt de Sahara daar genoemd) stond niet bekend om zijn oliereserves. Of misschien wisten ze het wel, maar hadden ze de weg nodig voordat ze het konden exploiteren.

Het was een Bulgaars bedrijf dat de putten boorde. Niet zomaar een put die je in je achtertuin zou boren. Nee, deze put was 800 meter diep. En de waterkwaliteit was uitstekend.

We hadden een hele mooie Mercedes trekker, een 6 x 6, maar de automonteurs ontdekten na een paar maanden gebruik dat de versnellingsbak een probleem had en dus konden we die truck alleen gebruiken om korte afstanden te rijden. Ideaal speeltje voor mij om water mee te gaan halen. We hadden een aanhanger met een 20000 liter citerne en op een dag wilde ik de truck aan de aanhanger koppelen om water in te halen. En geloof me, ik wist hoe dat moest want ik was aangesteld als assistent vrachtwagenchauffeur. Dus ik verplaatste de trekker naar achteren om het platform van de trekker in lijn te krijgen met de koningspin van de aanhanger. Niet al te moeilijk. Dan moest ik een klik horen als het vergrendelingsmechanisme van de glijplaat in de pin van de oplegger vastklikte. Dat was zo en daarna heb ik visueel gecontroleerd of de aanhanger goed was aangekoppeld en of het slot dicht was. Dan heb ik de luchtleidingen van de trekker aan de aanhanger aangesloten en gewacht tot de remmen losgingen (ik ben er vrij zeker van dat ik wist wat ik deed). Dus, toen alles klaar was om te vertrekken en het groene lampje brandde, dat me vertelde dat de remmen van de aanhanger los waren, reed ik weg.

Helaas, het was alleen de trekker die wegreed. De aanhanger bleef waar hij was en viel naar beneden. De mechanikers waren niet echt blij met mijn prestatie. Zij controleerden het vergrendelingsmechanisme van de glijplaat en concludeerden dat het goed werkte. Zij tilden vervolgens de citerne op en haakten hem vast en probeerden het zelf ook nog eens. De citerne viel een tweede keer van de slede.

Het duurde een tijdje voordat ze doorhadden wat er mis was gegaan en toen hebben ze het gerepareerd. We waren gered en ik kon water halen.

We hadden een van onze generatoren bij de waterput geplaatst en aangesloten op de pomp en konden zo water oppompen. Er werd gezegd dat er op minder grote diepte ook waterlagen waren, maar de opbrengst zou lager zijn en de waterkwaliteit was niet zo goed. Dat plus het feit dat ze betaald werden per meter die ze moesten boren maakte dat de put zo diep was.

In het donker terugrijden naar het kamp vanuit Ubari was een interessante ervaring.

Wanneer het donker is wordt het erg moeilijk om je te oriënteren in de woestijn. Alles begint op elkaar te lijken en net als je denkt dat je op de goede weg bent, kom je erachter dat je niets om je heen herkent. Je kon de duinen of de klif niet zien. En het was zinloos om naar de ondergrond te kijken om te zien of je die herkende, want in het donker zag het er allemaal hetzelfde uit. Het was soms een beetje bangelijk.

Maar, we hadden een 1000 watt schijnwerper geïnstalleerd bovenop de ingang van de kantine en dat licht wees in de richting van Ubari. Die schijnwerper kon vanaf meer dan 30 kilometer afstand gezien worden. In de praktijk betekende dit dus dat we Ubari gewoon verlieten en begonnen te rijden in de richting waar het kamp zou moeten zijn en nooit stopten totdat we de schijnwerper van ons kamp zagen.

De reden waarom we niet konden stoppen in het donker was dat we niet wisten op wat voor ondergrond we reden en als we op de verkeerde plek zouden stoppen zouden we daar voor de rest van de nacht vast kunnen zitten. Dat is ook de reden waarom wij (de ervarenen) nooit stopten op een stijgende helling. Het was zo goed als zeker dat we op die manier niet zouden kunnen wegrijden. Als we moesten stoppen op een helling maakten we indien nodig altijd eerst een bocht om de voorkant van de auto naar beneden te richten.

Zodra we de schijnwerper konden zien, volgden we gewoon die richting en als we onderweg niet te veel acaciabomen of kamelen tegenkwamen, zouden we het kamp zonder al te veel moeilijkheden moeten bereiken.

KM 65 - De oorlog komt eraan.

Er werkten veel verschillende nationaliteiten in het kamp. Volgens de Libische wet moesten we een bepaald aantal mensen van verschillende etnische achtergronden in dienst nemen. Daaronder viel ook een bepaalde stam uit het grensgebied van Libië en Tsjaad, de Toubou. Het was een beetje problematisch omdat zij openlijk zeiden dat zij maar één ding konden doen en dat was vechten. Ze noemden zichzelf *askari*, wat soldaten betekent. Het waren allemaal ongeschoolden en ze wilden graag vechten tegen onze Pakistaanse arbeiders.

Ik respecteerde hen voor wat ze waren. En ze konden erg goede thee zetten. Dit was echt zoet spul. Ik werd vaak uitgenodigd om een kopje thee met hen te drinken en ik had de indruk dat we het goed met elkaar konden vinden. Ik vond hen zeer interessante mensen en ik mocht hen zeker. Ze waren helemaal niet vijandig tegenover mij, wat ik niet kan zeggen van veel van mijn mede-Europeanen die daar ook waren. Ze verafschuwden sommige Europeanen echt en dat was blijkbaar een wederzijds gevoel.

Op een dag kwam de Pakistaanse voorman naar mijn stacaravan en vertelde mij dat de Toubou plannen hadden om hen te vermoorden. Dit kon ik natuurlijk niet toestaan. De Pakistanen waren onze metselaars en zij moesten nog een flink aantal gebouwen afmaken. Ik had ze nodig. Aanvankelijk nam ik deze situatie niet serieus, maar al snel geraakte ik ervan overtuigd dat wat de Toubou van plan waren veel ernstiger was dan ik me had voorgesteld en dat ze inderdaad plannen hadden om de Pakistanen aan te vallen.

Ik vroeg een van de Mauritaniërs, een kleine man, om mij met een wiellader te volgen tot in het kamp van de Toubou. Ik ging elke tent binnen en verzamelde alle mogelijke wapens die ze verborgen hadden of gewoon openlijk hadden uitgespreid. Ik denk dat ik die dag zo'n 250 kg aan "wapens" heb verzameld. Ik heb toen de man met de wiellader gevraagd om het spul voor mijn stacaravan te dumpen en heb de Toubou laten weten dat als ze hun wapens terug wilden, ze die konden komen halen, maar dan moesten ze eerst mij doden.

Weet je, ik was toen jong en onbevreesd (dat laatste ben ik nog steeds) en misschien ook een beetje roekeloos, maar ergens rekende ik op de goede relatie die ik met de Toubou had.

Omdat mijn kamergenoot met verlof was, was ik alleen in de stacaravan. Die nacht sliep ik met een grote machete onder mijn kussen, klaar om iedereen neer te hakken die het waagde mijn huisje binnen te komen.

De volgende ochtend klopte een van de Toubou beleefd op mijn deur en overhandigde mij een klein papiertje. Op het papiertje noemden ze me "chef" en er stond op dat ze het met me eens waren en ze de Pakistanen niet zouden doden, vanwege mij. Zij zagen mij niet echt als hun chef, maar als iemand die hun respect verdiende en handelden daarnaar. De taal die ik tot

hen sprak en mijn handelingen dienovereenkomstig waren dingen die zij konden begrijpen.
De machete ging terug in de opslagruimte en ik kon weer op theevisite. Er was weer wederzijds respect en er werd weer gelachen.

En de Pakistanen? Die verdwenen plotseling allemaal na de betaaldag en we zagen ze nooit meer terug. Ik had medelijden met ze, want ze moeten een tijdje echt in angst geleefd hebben.

De Toubou bleven echter en deden hun ding. Wat niet veel voorstelde. Maar ik mocht die rakkers wel. Afgezien van hun armoede hadden ze een gevoel van eenheid, een gevoel ergens bij te horen. Wat ik toen niet had en nog steeds niet heb. Ik hoor overal bij, denk ik. Of misschien wel helemaal nergens. Het maakt me niet uit, zolang de mensen maar vriendelijk zijn.

Politiek.

Wat de politiek in Libië betreft, hadden wij daar weinig of niets mee te maken. We werden verondersteld de wet te volgen en voor de rest onze mond te houden. Wat we over het algemeen ook deden.

Slechts één keer waren we direct betrokken bij een beslissing van de Opperste Leider. Het was bekend dat veel Libiërs veel cash geld in hun huizen bewaarden. Dit was vaak geld dat nooit officieel werd aangegeven, zodat ze het alleen konden gebruiken voor contante betalingen en met mensen die ze vertrouwden. Het Centrale Volkscomité (onder impuls van de Opperste Leider) besloot op een dag dat er een einde moest komen aan dit zwartgeld gedoe, en daarom werd besloten nieuwe bankbiljetten te drukken die de bestaande zouden vervangen. Dit alles werd in het grootste geheim gepland en uitgevoerd en ik denk dat maar weinig mensen in Libië wisten dat dit ging gebeuren. Degenen die rijk genoeg waren, hadden hun geld bij Europese banken geparkeerd, dus het deerde hen niet al te veel. Maar voor veel Libiërs kwam dit als een schok. Op een dag werd op radio en TV uitgezonden dat na drie dagen het oude geld ongeldig zou zijn en iedereen de nieuwe bankbiljetten zou moeten gebruiken. En in de tussentijd konden slechts zeer beperkte hoeveelheden geld worden gewisseld bij de banken. Als ze al open waren. De man van wie wij hemzelf samen met zijn vrachtwagen huurden, had het kastje onder zijn pompbak volgestouwd met bankbiljetten. Dat geld was bedoeld om een nieuwe vrachtwagen te kopen. Hij was niet zo blij met de plannen van het Centraal Comité. Helemaal niet.

Wij kregen van iemand in Ubari te horen dat er nieuwe bankbiljetten zouden komen en we probeerden een handvol van de oude in te wisselen, maar dat lukte nooit. Ik ging naar een bank, maar daar stonden al te veel mensen in de rij en niemand wist zeker of de bank wel voldoende nieuwe bankbiljetten had. Dus toen het zover was konden we helemaal niets kopen. En we konden ook geen rekeningen betalen, want alle financiële transacties met onze leveranciers verliepen alleen contant. En natuurlijk moest ik op dat moment gaan winkelen in Sebha.

We reden naar Ubari, waar we ook een kantoor hadden, en alles wat we bij ons hadden waren een paar blikken snijbonen. En geen blikopener. We moesten inventief zijn om de blikken open te krijgen maar dat lukte na een tijdje. En we aten uit de blikken met een plamuurmes, want dat was het enige wat we konden vinden om de bonen op te scheppen.

Daarna reden we naar Sebha en tegen de tijd dat onze koelkast in dat kantoor leeg was, kregen we van onze plaatselijke vertegenwoordiger een handvol nieuwe dinars en kon ik in ieder geval een beetje voorraad kopen voor het kamp.

Rijden in Libië

In Libië reed ik rond met alles wat wielen had en ik had geen geldig rijbewijs voor Libië. Ik had zelfs geen Belgisch rijbewijs voor een vrachtwagen, maar het was leuk om met vrachtwagens te rijden en de vrachtwagen gaf niets om het rijbewijs.

Als de politie me aanhield en naar mijn papieren vroeg, zei ik gewoon elke keer dat ik voor de firma werkte die de weg aanlegde en dat mijn papieren op het ministerie lagen om afgestempeld te worden. Dat werkte.

Als West-Europeanen hadden wij dus heel weinig problemen met de Libiërs of de regering. De situatie was heel anders voor de Oost-Europeanen en de

zwarte Afrikanen. Zij konden daar moeilijke tijden doormaken en de gevangenis waren niet zo comfortabel.

Ik ga naar huis.

Nee, ik ga niet naar huis. Een van de Franse elektriciens had zijn acht weken durende termijn erop zitten en was klaar om op verlof te gaan. Ik werd verzocht hem naar Sebha te rijden en hij zou mijn enige passagier zijn. Niet dat ik het erg vond om alleen te rijden, want ik reed die route vaak alleen, maar wat gezelschap was altijd welkom. En ik mocht die elektricien wel. Hij leerde me veel terwijl we samen naar verschillende plaatsen en problemen gingen. Zoals toen we de pomp van die diepe put gingen aansluiten of toen we problemen ondervonden met het relaisgestuurde besturingssysteem van de steengroeve.

En ja, hij kende zijn vak en we konden goed met elkaar opschieten.

Deze reis deed me denken aan de eerste keer dat mijn kamergenoot op verlof ging. We waren toen nog in Serdales en hij wilde me niet laten rijden. Hij was gewoon te opgewonden om terug naar huis te gaan en hij wilde er zo snel mogelijk heen. Dat was een rit van acht uur. Vijf uur door het zand naar Ubari en dan nog eens drie uur over een geasfalteerde weg van Ubari naar Sebha. Mijn maat vond het niet nodig om de auto te sparen dus ik zei hem dat ik zijn manier van rijden niet leuk vond. Naar mijn mening was hij de auto aan het slopen.

Ja en wat dan nog, zei hij. We komen wel in Sebha, dus hou je mond.

Maar ik moet helemaal terug naar Serdales met diezelfde auto die dat jij nu in de vernieling aan het rijden bent, zei ik.

Toen ging hij een beetje trager rijden. Niet veel, maar toch een klein beetje.

Voor de elektricien was het duidelijk dat hij voor zijn vertrek afscheid wilde nemen van al zijn vrienden. Ik had haast want we waren al laat en ik wilde voor het donker in Sebha zijn. Het was ongemakkelijk rijden in het donker door de woestijn, ook al was het op een geasfalteerde weg.

Hij bleef in en uit elke stacaravan van zijn maten springen en eindelijk, na een kwartier verscheen hij, klaar om te vertrekken en stomdronken.

Ik denk dat ze hem in die vijftien minuten wel een liter drank hebben gevoerd.

Hij slaagde erin om met moeite in de auto te stappen en ik reed weg. Twee minuten later viel hij in slaap, met zijn hoofd leunend tegen het raam.

Ik vond dit helemaal niet leuk, want het betekende dat ik toch geen gezelschap had. Hij was alleen maar ballast en sliep zijn roes uit. Toen bedacht ik dat het misschien een goed idee was om hem een paar souvenirs van die reis te bezorgen en dus reed ik door elke hobbel en kuil in de weg aan zijn kant van de auto. Zijn hoofd bleef de hele tijd fors tegen het raam slaan maar hij bleef er dwars doorheen slapen.

We bereikten Sebha en toen werd hij wakker. Hij voelde zich niet goed en ging meteen naar bed. Ik heb gegeten en goed geslapen.

De volgende morgen toen hij wakker werd klaagde hij dat hij hoofdpijn had en ik zei hem dat ik me afvroeg hoe hij daar aan kwam. Hij zei niets over het feit dat hij de vorige dag dronken was geweest en ik zei niets over het feit dat hij de hele tijd met zijn hoofd tegen de ruit van de auto werd geslagen.

Ik reed hem naar het vliegveld waar hij de vlucht naar Tripoli nam. Ik heb hem nooit meer teruggezien.

De steengroeve.

We hadden een mooie stel steenbrekers opgesteld in de steengroeve. De steengroeve lag een paar kilometer van het kamp. Dit was tenminste één ding dat ze goed hadden gedaan, want de brekers veroorzaakten heel veel stof en we hadden al stof genoeg in het kamp zonder de brekers.

Omdat de elektricien met verlof was, werd ik benoemd tot assistent-elektricien. En er werd verwacht dat er vroeg of laat problemen zouden komen met de relaistechiek in de controlekamer. De problemen kwamen vroeg. Ik werd naar de controlekamer geroepen, dus ik verzamelde alle spullen die ik kon vinden en die een elektricien nodig kon hebben en ging op pad. In het begin begreep ik er niets van hoe dit werkte. De Franse elektricien had me er wel het een en ander over uitgelegd, maar het was allemaal nieuw voor mij, dus ik moest min of meer van nul beginnen en proberen uit te vinden wat er mis was gegaan. Het was leuk dat ze een elektrisch schema hadden waarop te zien was hoe alle relais met elkaar verbonden waren. En ik was trots op mezelf omdat ik na twintig minuten had uitgezocht welk relais kapot was. En bovendien hadden ze zelfs een reserverelais, wat meer was dan ik durfde hopen. Het defecte relais werd vervangen en ze konden weer aan de slag. Proost voor mij.

De steenbrekers waren een belangrijk onderdeel van de wegenbouw. We moesten grote keien opscheppen die overal rond de brekers lagen en ze dan in de eerste van de reeks storten. De stenen werden dan in kleinere stukken gebroken en de stukken die nog te groot waren gingen in de volgende breker. En de volgende en de volgende. Ik denk dat er in totaal vier waren. Het resultaat was grind vermengd met fijn stof. Ideaal om te mengen met wat water en het dan uit te spreiden op de bedding van de weg en het te verdichten.

Op die bedding kwamen eerst wat lagen van de aarde die beschikbaar was naast het traject van de weg en dat diende als basis voor het dragen van de weg. Dat deel van het werk was in ieder geval goed voorbereid door de geoloog.

Alle lagen werden elk met een compactor aangedrukt tot ze dicht en vlak genoeg waren. Bovenop de laatste laag kwam een laag bitumen, zodat het asfalt later goed zou hechten aan de lagen eronder. Spoiler: dat laatste stadium hebben we nooit bereikt.

Tussen de brekers in de groeve lagen transportbanden om de gebroken stenen van de ene breker naar de volgende te transporteren. Vaker wel dan niet vielen de brokstukken op de afdekking onder de transportband. Die afdekking moest voorkomen dat er puin op het teruglopende deel van de band viel. Maar er kon zich veel puin ophopen en dat moest dus voortdurend verwijderd worden.

Er was een Toubou-man aangesteld om het puin met een haak op te ruimen. Met die haak kon hij het puin tussen de band en de afdekking wegtrekken.

Mooie haak, maar onze man dacht dat het gemakkelijker en sneller zou zijn als hij het puin gewoon met zijn handen verwijderde.

Alles ging goed tot hij op een dag zijn rechterarm omhoog zag gaan met de transportband terwijl de rest van zijn lichaam achterbleef. Weg arm. Netjes afgescheurd.

Nadat de man een kort bezoek had gebracht aan onze ziekenboeg (ja, we hadden ook een ziekenboeg) werd mijn kamergenoot erbij geroepen om hem

naar het ziekenhuis in Ubari te brengen. En voor de zekerheid, je weet maar nooit, nam hij de arm ook mee. Of mijn kameraad geloofde nog in de kerstman of hij wilde het slachtoffer de indruk geven dat het misschien, wie weet, mogelijk was dat ze in het ziekenhuis in Ubari de arm er weer aan konden naaien.

Toen hij met de patiënt en de arm in het ziekenhuis aankwam, legde hij de arm op het bureau van de dokter. De dokter stelde dit gebaar niet op prijs en keek nogal ontdaan. Hij nam de arm vervolgens met veel afkeer op en liet hem in zijn prullenbak vallen. De gewonde man was daar niet blij mee.

Een week of twee later was de man terug in het kamp, hij miste een arm, maar hij kon de andere arm gebruiken om het geld te innen dat wij hem nog verschuldigd waren en na afscheid van zijn vrienden te hebben genomen ging hij terug naar waar hij ook woonde. We hebben daarna nooit meer iets van hem gehoord. Hij was nu overgeleverd aan de Libische sociale zekerheid.

De brekers deden het een paar maanden goed, maar toen liep het lager van de hoofdbreker vast en het verdomde ding weigerde elke verdere dienst.

Paniek.

Consternatie.

Hoofdingenieur, ingenieur, chef-monteur en mecaniciens waren het er allemaal over eens dat het onderdeel naar Europa moest worden teruggestuurd omdat het onmogelijk ter plaatse kon worden gerepareerd. Dit betekende dat het werk werd stilgelegd omdat we het grind uit de groeve nodig hadden om te kunnen blijven werken.

Dus werd een bericht naar het hoofdkwartier in Tripoli gestuurd en begonnen de onderhandelingen over hoe dat onderdeel zo snel mogelijk naar Europa te krijgen en na reparatie weer terug.

Weer paniek. Dit zou weken duren en we hadden op dat moment echt te weinig geld. We moesten absoluut aan het werk, zodat we een nieuwe uitbetaling konden claimen.

Na een paar dagen, toen de eerste opwindings voorbij was en de mensen alleen maar zaten te klagen en af te zien, bekeek ik dat deel eens goed en besloot dat het de moeite waard was om het te proberen. Ik schatte dat ik de as wel uit het lager zou kunnen krijgen. Tenslotte had ik in Bedrijf A in België (weet je nog?) soortgelijke dingen gedaan die mij veel moeilijker leken.

Dus sprak ik met de bazen en vroeg hen of ik het eens mocht proberen. Ze dachten dat er niets verloren was als ik het probeerde, maar vertelden me op voorhand dat het gewoon onmogelijk was om de as te verwijderen met het gereedschap dat we bij de hand hadden.

Mijn vriend, de Togolese lasser, was nog in de buurt en ik had hem nodig om eerst een paar dingen aan elkaar te lassen. Daarna begon ik met wat kettingen (ik haat kettingen, maar ik had niets anders bij de hand) en een paar hydraulische krikken de as uit het lager te duwen.

Wat er daarna precies gebeurde was en is me nog steeds niet duidelijk. Ik vermoed dat een van de monteurs gezien moet hebben dat ik de as echt, effectief, naar buiten duwde en voordat ik wist wat er gebeurde duwden vijf of zes monteurs mij en de lasser weg en begonnen ze zelf als gekken te krikken. Ze juichten allemaal dat het ze gelukt was de as uit het lager te krijgen.

Ik nam de lasser bij de schouder en we verdwenen stilletjes om een welverdiende borrel te drinken. Twee dagen later was de hoofdbreker weer in bedrijf. Ik was nu benoemd tot assistent-monteur.

Ik weet niet wat er met die monteurs gebeurde wanneer ze in de woestijn toekwamen, maar het leek of ze hun hersens bij aankomst hadden uitgeschakeld. Of was het gewoon een hitteschok?

We gebruikten veel machines die typisch waren voor de wegebouw. Ik wist helemaal niets van wegebouw, maar ik kon lezen.

Een van die machines was een schraper. Hij schraapt aarde van de grond en verzamelt die in een bak, waarna een klep de bak afsluit en de machine rijdt dan naar de plaats waar die aarde moet worden gestort. Hij kan de aarde op dezelfde manier storten zoals ze in de eerste plaats verzameld werd, aangezien een duwplaat de eerder verzamelde aarde naar buiten duwt, zodat er een laag aarde gestort wordt die vervolgens kan worden gecompacteerd door de compactors. Dat laatste is uiteindelijk toch de bedoeling van compactors.

Er was een probleem met de aandrijving van een van deze schrapers en de monteurs verwijderden de aandrijfassen om de aandrijving te inspecteren. Ze vonden er niet echt iets mis mee maar pasten hier en daar wat aan en wilden toen het resultaat van hun ingreep testen. Ze startten de motor en er gebeurde helemaal niets.

Paniek. We hadden die schraper nodig.

Na mijn stunt met de as van de breker was een van de monteurs zo slim (en wanhopig) om mij op te zoeken of ik misschien kon helpen omdat ze geen ideeën meer hadden hoe ze dat konden oplossen.

Ik hou van hopeloze situaties. Omdat het hopeloos is zullen de mensen niet tegen je schreeuwen als je geen oplossing kan vinden. Dus het eerste wat ik vroeg was of ze een handleiding hadden voor die schraper. Ja, die hadden ze, maar die was in het Engels en ze spraken alleen Frans, dus ze begrepen niets van wat er in de handleiding stond.

Maar ik wel.

Na vijf minuten had ik gevonden wat ik zocht. Hun probleem stond precies beschreven in de handleiding. En in de handleiding stond dat het onmogelijk was om het aandrijfmechanisme te testen als de aandrijfassen verwijderd waren. En natuurlijk hadden zij de aandrijfassen verwijderd. Soms krijg ik een gemeen lachje op mijn gezicht. Dit was een van die keren. Ik zei tegen de monteur dat hij de aandrijfassen er weer in moest zetten, de motor moest starten en het verdorpe ding weer aan het werk moesten zetten zonder veel meer uitleg. Hij keek me vol ongeloof aan, maar omdat ik de enige was die hem instructies gaf, deed hij dat en de schraper werkte nog lang en gelukkig.

Nu ik toch bezig ben mezelf te prijzen, zal ik dat maar blijven doen. Niet dat ik altijd gelijk had, maar ik kan me niet herinneren dat ik ooit ongelijk had in Libië. Behalve wanneer ze me ergens in Tripoli afzetten of me vroegen hen naar het stadscentrum te rijden. Zelfs het centrum van de stad kon ik niet vinden. Nu ja, niemand is perfect denk ik.

De graafmachine was een mooie machine, maar hij kon beschadigd raken als men niet voorzichtig genoeg was. De graafmachine heeft een viertandige schop om te graven. Als je niet voorzichtig genoeg was, was het mogelijk om de banden van de graafmachine te raken met de tanden van de schop. Niet alleen aanraken, maar ze ook doorboren. En ja, je raadt het al, iemand slaagde erin precies dat te doen.

Het probleem was dat ik die graafmachine af en toe ook nodig had, maar dat hij daar al een paar weken stilstond met een beschadigde band en geen reserveband om hem te repareren.

Dus ging ik naar de ingenieur, die inmiddels mijn vriend was, na de Cubaanse sigaren en de vastgelopen as, en vroeg hem of hij het goed vond dat ik de graafmachine repareerde. Natuurlijk vond hij dat goed. Als je het kunt repareren neem dan wat je nodig hebt en doe het.

Ik kwam in de verleiding door zijn "neem wat je nodig hebt", maar besloot dat het waarschijnlijk verstandiger was om dit bevel niet te losjes te interpreteren. Ik weerstond dus de verleiding en bleef bij de reparatie van de band.

Wat mij vanaf het begin opviel was dat de bouten van de velgen van de graafmachine identiek geplaatst waren als die van de meeste van onze vrachtwagens. En we hadden wel reservebanden voor de vrachtwagens. Alleen waren de banden van de vrachtwagen ongeveer half zo breed als die van de graafmachine. Maar wanneer twee vrachtwagenbanden naast elkaar op de graafmachine werden geplaatst, waren ze gewoon perfect.

De chef-monteur, een Fransman die op het punt stond zijn verstand te verliezen, zag dat ik een paar vrachtwagenbanden aan het stelen was en kwam me achterna, schreeuwend als een gek. Waar denk je heen te gaan met deze banden, schreeuwde hij. Ik deinsde een beetje terug, want een Franse hoofdmonteur die erg overstuur is is iemand om rekening mee te houden. Hij was in zo'n staat dat ik dacht dat hij misschien bovennatuurlijke krachten bezat en ik was er niet klaar voor om dat uit te zoeken. Dus legde ik hem heel beleefd uit dat de ingenieur had gezegd dat ik kon nemen wat ik wilde (een mooie kans gemist) en dat ik de banden op de graafmachine zou leggen. Nu was het de beurt aan de chef-monteur om ineen te krimpen. Hij beseftte ter plekke dat ik gelijk had en vervloekte zichzelf dat hij zelf niet op dat idee was gekomen. Hij bleef vloeken en liep weg.

Ik had nu mijn graafmachine en vroeg alle machinisten voorzichtig te zijn bij het graven want we hadden maar een beperkt aantal vrachtwagenbanden.

Ramp in de zandduinen

Op een warme namiddag zag ik van op een afstand dat iemand naar ons kamp liep vanuit een richting waar er helemaal niets was. Wat deed die man daar? Hij was gekleed in de traditionele Toearreg kleding en liep een beetje scheef. Alsof hij een schoen miste of zo.

De man kwam dichtbij en toen ik dichtbij genoeg was kon ik zien dat zijn kleren onder het bloed zaten. Hij kon lopen maar was erg moe en dorstig. Dus lieten we hem gaan zitten en gaven hem water te drinken.

Het leek erop dat hij en zijn collega's met hoge snelheid door de duinen hadden gereden en de pech hadden om over een duin te rijden die de vorm had van een golf op zee, zodat ze, eenmaal op de top van de duin plotseling door de lucht vlogen en, zoals verwacht, de auto met de neus naar beneden dook. De klap was zo hevig dat hij de enige was die in staat was te lopen en hulp te zoeken en hij wist dat de wij de dichtstbijzijnde mogelijkheid waren om hulp te halen. Een van de passagiers was op slag dood.

Toen onze eerste mannelijke verpleger ons voor de laatste keer verliet, riep hij mij bij zich en zei dat ik vanaf dan assistent-verpleger moest zijn. Hij nam zelfs vijf minuten de tijd om me uit te leggen hoe en waar ik injecties in het lichaam van mensen kon plaatsen. Ik vond het een leuk vooruitzicht.

Als assistent-verpleger vond ik het mijn plicht om de man te vragen waar hij pijn had. Hij zei dat hij vooral pijn in zijn rug had, dus keek ik daar en ik zag

dat hij daar een handvol huid en een stuk vlees miste. Vergeef me als ik niet de juiste medische termen gebruik, maar wat kun je verwachten na een spoedcursus eerste hulp van vijf minuten? In ieder geval was het bloeden al gestopt. Ik kwam in de verleiding om te oefenen met hem dicht te naaien, maar besloot dat het misschien veiliger was als een dokter dat zou doen. Mij werd verzocht de man naar het ziekenhuis van Ubari te brengen en een ander team zou zich met de andere passagiers bezighouden.

Het regent niet vaak in de woestijn, maar de vorige dag hadden we iets gehad wat als regenval kan worden omschreven. De woestijn is niet erg goed in het absorberen van regen, dus de bovenste laag van het zand en stof was nog nat. Ik nam de onverharde weg naast de weg die wij aan het aanleggen waren. Het voelde erg glad aan en toen ik door de eerste bocht gleeed, werd de gewonde man die naast me zat erg bleek, dus ik dacht dat het misschien een goed idee was om wat langzamer te rijden. We kwamen veilig en wel bij het ziekenhuis aan en ik zette hem af bij de ingang waar het medisch personeel zich over hem ontfermde.

Wat ik toen nog niet wist, was dat hij een ambtenaar was die voor een of ander ministerie werkte en dat de auto die ze net in de prak hadden gereden, een officiële regeringsauto was.

Maar, een week of zo later, kwam de politie van Ubari naar het kamp. Niet om ons te decoreren of te bedanken, maar ze bevalen ons om de auto te gaan halen en hem naar het politiebureau in Ubari te brengen.

Dit was een vergissing. Een kritieke fout.

Als hij het ons beleefd had gevraagd, waren we de auto zeker gaan halen, maar ons bevelen?

Oké, zei mijn kamergenoot, we halen de auto wel.

Ik keek hem vol ongeloof aan maar was zo slim om mijn mond te houden.

De volgende dag bereidden we een expeditie voor om de auto te vinden en af te leveren bij het politiebureau van Ubari. We laadden een van onze Land Cruisers vol met allerlei gereedschap dat we dachten nodig te hebben, pikten een Belgische automonteur op om met ons mee te gaan en gingen op weg. Het was gemakkelijk om het wrak van de Land Rover te vinden. We moesten een band vervangen en hier en daar het koetswerk van de auto terugtrekken zodat alle banden vrij liepen. Mijn maat probeerde de motor te starten en dat lukte. We hoefden hem dus niet te slepen, we konden ermee naar Ubari rijden. Gelukkig!

De monteur en ik namen de Land Cruiser mee en reden naast de beschadigde Land Rover om hem in de gaten te houden. Na een minuut of tien zag ik wat rook uit de radiator van de Land Rover komen en maakte een teken aan mijn maat dat hij beter even kon stoppen om te kijken. Hij schudde resoluut zijn hoofd en reed verder met signalen dat alles in orde was. Op een gegeven moment kwam er nog meer rook uit de radiator en toen stopte de auto. De motor was vastgelopen. We moesten de auto toch wegslepen.

Toen we in Ubari aankwamen hebben we de Land Rover op de parkeerplaats voor het politiebureau gezet en zijn zonder iets te zeggen vertrokken.

Missie voltooid zoals bevolen.

Waterputten en geiten.

Mijn baas was een zachtaardige en vriendelijke man. Toen iemand in Ubari hem vroeg of wij een put konden uitdiepen die hij in de woestijn had en die was volgeslibt, kon hij dit verzoek gewoon niet weigeren. Ik werd dus aangesteld om dat taakje uit te voeren, sprong in de graafmachine en reed

zo'n 20 km. De eigenaar van de put stond al te wachten samen met zijn vrienden en familieleden. Hun put bestond uit een aantal op elkaar gestapelde betonnen ringen met een diameter van ongeveer vier meter. De ringen waren al ongeveer een meter diep in de grond gezakt en de mannen hadden er een ruimte voor vrijgemaakt waar de kamelen konden komen zodat ze bij het water konden om te drinken. Hier kon ik de graafmachine plaatsen.

Het eerste half uur ging het goed en ik groef een flinke berg zand uit. Maar toen begon de motor te sputteren als ik iets te scheef ging met de graafmachine om te proberen dieper te graven. Dit kwam doordat het peil van de brandstof in de tank van de graafmachine te laag werd en de motor lucht begon aan te zuigen in plaats van brandstof. Na nog enkele pogingen en de motor van de graafmachine die nog steeds sputterde moest ik stoppen. Ik moest de graafmachine nog uit de diepte halen en ik wist wat het betekende als er te veel lucht in de brandstofpomp kwam. En geen monteur in de buurt om de slang leeg te zuigen.

Een graafmachine is een heel mooi stuk gereedschap. Vooral op plaatsen waar een andere machine niet kan komen. De kracht van de hydraulische schop is zo sterk dat je de graafmachine er echt mee uit de grond kunt tillen. En dat was precies wat ik moest doen om uit die put te komen.

Terwijl ik aan het graven was zag ik dat de mannen met een geit kwamen. En met de volgende schop die ik uit de put haalde, zag ik de geit op de grond liggen met zijn keel opengesneden. Het zag eruit alsof dat het avondeten was. En zo was het. Ze stookten een vuur met het hout dat ze rond de put konden vinden en de geit werd in stukken gesneden en in het vuur gegooid. Met zout erop smaakte het erg goed, maar er was geen bier of wijn bij. Na het eten nam ik afscheid van de mannen en reed in het donker terug naar het kamp. Geen probleem om het kamp te bereiken want ik kon de schijnwerper van de kantine heel goed zien.

Ik ben verpleger.

Van sinds ik gepromoveerd was tot assistent-verpleger van het kamp, kwamen er mensen naar me toe voor behandeling. Nee, maak je geen zorgen, ik speelde geen doktertje. Wat ze meestal nodig hadden was wat aspirine of pillen voor een zere keel.

Maar op een dag kwam een van de Algerijnse jongens naar me toe. Ik weet niet meer wat zijn functie was, maar hij was net terug van een verlof en zijn dokter in Algerije had hem injecties voorgeschreven die hij met bepaalde tussenpozen moest krijgen. Nu kon ik eindelijk mijn niet-bestaande vaardigheid in praktijk brengen en gaf de man zijn injectie. Uiteraard had ik hem niet verteld dat hij experiment nr. 1 was.

De verpleger had me uitgelegd waar precies ik in de kont moest mikken omdat daar op die plaats de minste kans was om een ader te raken. En injecties die intramusculair moesten gaan, mochten niet direct in de bloedbaan terechtkomen. Zoveel wist ik nog.

Je kon controleren of de naald in een ader zat of niet van zodra hij erin was gegooid. Het is net als darten, maar dan van veel dichterbij. Dus je steekt de naald erin, trekt een beetje aan de zuiger en kijkt of je bloed opzuigt. Als dat zo is, trek je de naald er niet helemaal uit, maar trek je hem een klein stukje terug en steek je hem er in een andere richting in. Herhaal de truc met de

zuiger. Als jij (of de patiënt) echt pech had kwam je weer in een ader terecht en moest je het proces herhalen tot je geen bloed meer zag komen als je aan de plunjer trok.

Ik maakte zijn kont schoon met ether (alleen dat gedeelte waar de naald moest komen welteverstaan, of wat dacht je) en stak de naald in het vlees. Toen trok ik een beetje aan de zuiger en bingo. De naald zat in een ader. Ik zei de man niet te bewegen en deed precies wat de verpleger me gezegd had wat te doen in dat geval. De naald een beetje terugtrekken en er dan weer in duwen in een iets andere richting. Het werkte en ik injecteerde de vloeistof in zijn kont.

Toen hij klaar was, bedankte hij me en verzekerde me dat ik veel meer ervaring had dan zijn dokter en dat de injectie deze keer minder pijnlijk was. Graag gedaan.

De vlam in de pijp.

Onze keuken was goed uitgerust, maar zoals met alle keukengerei had ze de neiging aan slijtage onderhevig te zijn.

De beide chefs waren Mauritaniers en ze wisten hoe ze moesten koken. Iedereen hield van de manier waarop ze konijn klaarmaakten, met een tomatensaus. Een echte delicatessen. En op een dag ontdekte ik dat hun geloof hen verbood konijn te eten. Het schijnt dat er verschillende versies zijn van hoe je een vrome moslim moet zijn en hun versie was het oneens met konijn.

Varkensvlees stond, om voor de hand liggende redenen, nooit op het menu. Maar friet wel.

Je gaf deze jongens een zak aardappelen en ze maakten er uitstekende frieten van. Heerlijk. Het voelde alsof je thuis was.

Op een dag kwam een van de koks naar me toe rennen en zei dat de keuken in brand stond.

Als er iets was waar ik niet van hield dan was het wel geen keuken hebben. Deze melding had de hoogste prioriteit. Verschillende mensen waren al rond de keuken verzameld en bespraken wat te doen.

Regel nummer één: geen paniek. Blijf koel. (Ik hou van dat deel)

Er kwam veel rook uit de keuken en ik zag ook wat vlammen. De koks vertelden me dat de frituurpan voor de frieten in brand stond.

Oh, als het alleen dat is. Geen probleem. Zoek alsjeblieft een deken of een laken voor me.

Binnen enkele seconden gaf iemand me een laken en gewapend met het laken ging ik de keuken binnen. De stekker zat nog in het stopcontact en de elektrische weerstanden verwarmden vrolijk steeds meer de olie in de frituurpan. En er waren vlammen. Ik herinnerde me ooit in een boekje gelezen te hebben waarin stond dat je in dat soort gevallen eerst de stekker uit het stopcontact dient te trekken.

Klaar.

Dan gooi je een blusdeken over de bron van de vlammen.

En klaar.

Dit was het punt waarop iets wat ik had gelezen niet overeenkwam met dat wat er vervolgens had moeten gebeuren. Het vuur had nu gedoofd moeten worden, maar in plaats daarvan vatte het laken vlam en hadden we nog veel meer plezier. Het begon daarbinnen heet te worden. Grote vlammen sloegen uit de frituurpan.

Ik riep dat ze dit keer een nat laken moesten brengen, geen droog laken. Ik trok het brandende laken terug en stampte erop om de vlammen te doven. Dat werkte.

Nog eens stap twee herhalen, deze keer met een nat laken. Het vuur stopte onmiddellijk.

Nu was de onderzoeker in mij wakker geworden en ik wilde een theorie testen. Als de olie heet genoeg was, zou die terug in brand schieten door zelfontbranding en het vuur zou dus opnieuw beginnen.

Stap drie: verwijder het natte laken weer en kijk wat er gebeurt. En ja hoor, de hete olie vloog weer in brand. De natuurkunde leek te werken. Tijd om het natte laken weer op de frituurpan te leggen want iedereen begon een beetje zenuwachtig te worden.

Nu, dat ging goed.

Dat was het punt dat iemand tegen mij riep dat ik moest stoppen met spelen omdat hij honger had en de keuken voor de koks wilde hebben zodat zij verder konden gaan met het bereiden van ons avondmaal.

Er was inmiddels veel rook in de keuken en ik moest tot mijn ontsteltenis naar buiten komen en stoppen met spelen en experimenteren.

De ingenieur wachtte me buiten op, op een veilige afstand, en feliciteerde me met mijn koelbloedigheid en met het feit dat ik de keuken had gered. Hij leek oprecht blij en gaf geen commentaar op mijn natuurkunde experiment. Ik kreeg ook geen medaille. Maar we hebben kunnen eten.

Fijnafstelling.

In onze kantine, dicht bij de keuken, hadden we een bain-marie opgesteld waar het bereide voedsel warm gehouden kon worden. Ik heb altijd moeite gehad met het idee waarom mensen hun eten warm wilden hebben in de woestijn. Ik snap het nog steeds niet. Maar ze stonden erop.

Een van de medewerkers was een Algerijnse man en hij was de enige die het voor elkaar kreeg ook zijn vrouw bij ons in dienst te laten nemen. Een aardige dame en ik vraag me af hoe die man ooit met haar heeft kunnen trouwen. Onze Algerijnse man was het type dat je het best kon vergelijken met *Fonzie* uit de serie *Happy Days*. Maar hij was een geboren verteller. Dus lieten we hem verhaal na verhaal vertellen. Als minder dan de helft van wat hij ons vertelde ook maar half waar was, dan moet hij een leven hebben geleefd waar wij alleen maar van kunnen dromen. Of onszelf gelukkig prijzen dat het hem overkwam en niet ons. Hij was enig in zijn soort en leek altijd terecht te komen op die plaatsen waar problemen op de loer lagen.

We lieten hem de baas spelen over een team waarvan niemand precies wist wat ze moesten doen. Maar onze Fonzie deed zelf ook kleine klusjes. Zo was hij nu eenmaal.

Het keukenpersoneel klaagde bij mij dat ze voortdurend struikelden over de elektrische draad die de bain-marie set van stroom voorzag. Tijd voor actie. Ik riep Fonzie om even langs te komen en toonde hem die draad. Om er zeker van te zijn dat hij begreep waar ik het over had, schopte ik met mijn voet tegen de draad. Zie je, Fonzie? Die draad. En zei hem een hamer en beitel te nemen en een gleuf in de betonnen vloer te hakken waar de draad dan in zou worden gecementeerd. Fonzie knikte heel hard. Hij begreep het en maak je geen zorgen baas, hij zou dit wel regelen. Ik kon op Fonzie rekenen.

Na een half uur of zo ging ik kijken hoe hij vorderde. Fonzie was geen Speedy Gonzales, dat wisten we allemaal, dus het was beter om af en toe even te kijken naar de vorderingen. Je wist maar nooit, misschien was hij wel verhalen aan het vertellen en dat wilde ik ook niet missen.

Toen ik daar aankwam en zag wat hij aan het doen was moest ik wel gaan zitten anders viel ik plat op de grond van het lachen.

Toen ik eerder met mijn voet tegen die draad schopte, lag die gedraaid en wiebelig op de vloer en dat was precies de baan die hij uit aan het kappen was. Hij zat er geen millimeter naast.

Het had erger kunnen zijn, denk ik.

Op bezoek in het ziekenhuis - als patiënt

Ik kwam terug van het zoveelste verlof en tot mijn eigen verbazing had ik het grootste deel van mijn verlof weer in Thailand doorgebracht. Ik vraag me af waarom.

Ik dacht inmiddels dat omdat ik gewend was aan de woestijnhitte, de tropische hitte in Thailand me niet meer zou hinderen. Fout. Heel erg fout. Mijn lichaam was niet aangepast aan de natte tropische hitte, alleen aan de droge woestijnhitte. Man, wat zweette ik in Thailand! En geen manier om te pronken met het feit dat ik aan hitte gewend was. Mijn Thaise vrienden lachten me uit toen ik ze vertelde dat Libië een stuk heter was. Zij wisten wel beter en ik nu ook.

De sleutel tot de oplossing van dit probleem is de lucht. In de woestijn is de lucht erg droog. De relatieve vochtigheid in de woestijn kan 20% en lager zijn. Veel lager zelfs. In de tropen kan dat 95% en hoger zijn. De hoeveelheid waterdamp in de lucht, die de relatieve vochtigheid bepaalt, is wat de meeste warmte vasthoudt. Lucht is geen goede warmtegeleider, maar water wel. Dus, hoe meer water(damp) er in de lucht is (hogere relatieve vochtigheid) hoe meer warmte het kan opslaan binnen eenzelfde volume. Als de relatieve vochtigheid in de woestijn 95% zou zijn bij een temperatuur van 50°C of hoger dan zou het voor ons onmogelijk zijn om daar te leven. We zouden letterlijk gekookt worden. De woestijn voelt meer aan als een sauna en de tropen als het water in een hete badkuip.

Genoeg drinken was geen probleem in Thailand. Er was genoeg bier en frisdrank was goedkoop. Ik dronk veel van beide.

Maar in de woestijn waren we ons niet bewust van het zweten. Het was wel ongelooflijk heet, maar we hadden niet echt dorst, dus als gevolg daarvan dronken we gemiddeld niet genoeg. Een van de redenen zou kunnen zijn geweest dat er geen bier beschikbaar was, alleen water en het water verteerde niet meer.

Toen gebeurde het dat toen ik plaste ik een ik een branderig gevoel had dat begon bij mijn nieren en tot helemaal aan de uitgang liep. Het was geen prettig gevoel want het deed echt pijn. En na een paar dagen werd het erger. Dat zag er grimmig uit. En zo voelde het ook. Het probleem was dat de pijn langzaam erger werd en nooit ophield. Het was als kiespijn in je rug, 24 uur per dag. Ik voelde me een heel klein beetje opgelucht als ik kon lopen. Dus liep ik de hele tijd rondjes. En net toen ik midden in de zoveelste pijscheut zat, was er een man die me vroeg of ik me goed voelde. Ik zei hem weg te gaan omdat ik hem nu elk moment in het gezicht kon slaan. Hij verkoos niet uit te zoeken of dat echt ging gebeuren en liet me met rust. Na bijna een week vroeg ik mijn kamergenoot om een auto te halen en mij naar het ziekenhuis in Ubari te brengen.

Mijn maat reed me eerst naar het kantoor in Ubari om instructies te krijgen over wat er met me moest gebeuren. Mijn baas was daar en hij leek geen haast te hebben om een antwoord te geven. De waarheid is dat hij waarschijnlijk zelf niet wist waar hij me heen moest sturen. Dus zei ik dat ik te voet zou vertrekken en zelf een dokter zou zoeken. Mijn maat duwde me in een auto en reed me naar een nabijgelegen medisch centrum. Een soort eerstehulp post. Het werd bemand door Indiërs. Ik wist niet zeker of het alleen voor Indiërs bedoeld was, maar terwijl ik daar was legde ik uit wat er aan de hand was en ze besloten me een injectie in mijn arm te geven met iets. Ik wist niet wat het was, maar op dat moment was alles goed. Het zou heel snel werken, zeiden ze me. Ik bedankte hen en we vertrokken.

Maar de pijn ging niet weg en ik kon het niet meer houden. Ik werd gek van die constante pijn. We gingen terug naar de Indianen en daar zakte ik bijna in elkaar en begon te huilen van de pijn. De Indiërs keken me verbaasd aan en keken elkaar daarna nog verbaasder aan. Een van de dames daar had medelijden met me en ze pakte iets uit een kastje in de buurt en zei tegen de jongens dat ze dat in mijn arm moesten spuiten. En dat deden ze. Ik weet niet wat het was. Morfine denk ik. Hoe dan ook, het werkte onmiddellijk en ik voelde me meteen echt opgelucht. Ik wierp dankbare blikken in de richting van de dame en ze knikte.

Toen werd ons verteld dat het het beste zou zijn om me naar het ziekenhuis te brengen, want wat ze me gaven was iets tegen de pijn, maar het was geen medicijn om te genezen van wat het ook was dat ik had.

We gingen naar het ziekenhuis en ik was in een vrolijke bui. Maar goed dat mijn maat de auto bestuurde. Ik zou zo ongeveer tegen alles met de auto hebben gebotst uit pure pret omdat de pijn weg was.

In het ziekenhuis kwamen we op de een of andere manier in een onderzoekskamer van de dokter terecht en ik ging daar zitten. Toen hij binnenkwam en ons daar zag, was hij boos. Ik denk dat we eerst wat papierwerk moesten verrichten, maar omdat alles in het Arabisch was sloegen we dat deel over. Hoe boos de man ook was, ik bleef mijn hemelse glimlach glimlachen. Eindelijk werd ik opgenomen in een ziekenhuiskamer en kon ik op een bed gaan liggen.

Een andere dokter kwam naar me toe en ik weet niet meer wat hij zei of met me deed. Alleen dat hij vriendelijk was en zacht sprak. Ik mocht de man meteen.

Als ik me goed herinner kreeg ik een infuus in mijn arm en lieten ze me alleen. Er waren ook andere patiënten in die kamer. We waren met vier of vijf. Het kon me niet schelen. Ik was gewoon blij dat ik kon gaan liggen en geen pijn meer had.

De volgende ochtend kwam die vriendelijke dokter weer bij me langs. Hij was een Egyptische Kopt. De dokter was nogal corpulent en liep met een beugel om zijn benen. Hij kon moeilijk lopen, maar hij was een goed gehumeerde man. En hij sprak Engels en hij praatte graag. Dus hadden we onze dagelijkse babbeltjes. Toen ontdekte ik dat hij uit Egypte kwam en een huis had in een van de buitenwijken van Cairo. Het feit dat hij een Kopt was, een Egyptische christen, betekende dat hij niet volgens de islamitische regels leefde. Wat niet altijd vanzelfsprekend was in Egypte.

Later kwam ik erachter dat het huidige Koptische schrift in feite gebaseerd was op het oude Egyptische schrift, het Demotisch. De oude Egyptenaren schreven in hiërogliefen voor officiële teksten, maar voor dagelijkse dingen gebruikten zij een soort schrift dat meer lijkt op wat wij tegenwoordig

gebruiken, het Demotisch schrift. Het was dat soort schrift dat kon worden gekoppeld aan het oude Koptische schrift, en dat laatste kon worden gelezen en begrepen, en zo konden de hiërogliefen worden ontcijferd door van oud Koptisch naar Demotisch naar Hiërogliefen te gaan. (Champoleon en consoorten, weet je nog?)

Ik heb nog verschillende jaren contact gehouden met de dokter nadat ik Libië had verlaten en hij terug was in Egypte. Een echt aardige man.

Het leek erop dat ik ontstoken nieren had, maar geen echte nierstenen. Dezelfde pijn, maar een andere remedie. Een week later kon ik het ziekenhuis verlaten en moest ik de dokter beloven dat ik meer zou drinken. Ik kan alleen maar raden dat hij water bedoelde, maar in mijn gedachten zou andere drank ook moeten kunnen.

Het verkeer in Libië.

Op het eerste gezicht zou je kunnen denken dat het verkeer in Libië chaotisch was of dat er geen verkeersregels waren, maar geen van beide was het geval. Het verkeer in Libië in de steden verschilde niet zoveel van het verkeer in België. We reden net zo roekeloos. Buiten de steden was er wel een verschil.

Als je een tragere auto of vrachtwagen voor je had op de woestijnwegen (ja, sommige mensen reden echt trager dan wij) en als ze merkten dat je hen wou inhalen, dan controleerden ze de weg voor hen en als ze geen reusachtige putten of tegenliggers konden zien, dan zetten ze hun rechter knipperlicht aan en dan kon je erop vertrouwen dat de weg vrij en veilig was om de auto voor je in te halen. Mooi gebaar en al snel deden wij hetzelfde. Niet dat veel mensen ons wilden inhalen, want wij waren meestal de snelsten.

Wat wel een beetje vreemd was, was dat er veel Fiat vrachtwagens van Italiaanse makelij waren en dat die allemaal het stuur aan de rechterkant hadden, terwijl het verkeer in Libië rechts reed. Meestal toch.

Er gebeurden regelmatig ongelukken met vrachtwagens op de woestijnwegen en de beschadigde vrachtwagens werden vaak ter plaatse achtergelaten. Dit had denk ik twee redenen. De ene was dat het waarschijnlijk te duur was om het wrak naar een garage te vervoeren en de andere was dat deze wrakken een trieste herinnering waren aan wat er met je kan gebeuren als je niet voorzichtig rijdt.

Dus, redeneerde ik, en ik denk de Libiërs ook, dat als het stuur aan de rechterkant zit en je een frontale botsing had, je vijftig procent kans had dat de rechterkant van de vrachtwagen niet geraakt werd bij de botsing. De linkerkant van de truck had een veel grotere kans om geraakt te worden bij een frontale botsing. En als het stuur aan de linkerkant zit, dan is dat precies waar de bestuurder zit.

Ik weet niet zeker of er in Libië significant meer verkeersongevallen waren dan in België. We zagen wel meer wrakken, maar dat was waarschijnlijk omdat we in België die wrakken zo snel mogelijk zouden wegslepen en in Libië bleven ze vaak gewoon liggen waar ze lagen na het ongeval. Zoals we eerder in dit verhaal hebben gezien, leek dat niet het geval te zijn voor overheidsvoertuigen als er een Europees bedrijf in de buurt actief was.

Ramadan en verplegers.

In ons kamp hadden we één stacaravan die was ingericht als eerstehulp post. Afgezien van wat basisuitrusting en wat basismedicatie was er niet veel. Het had wel het voordeel dat er een airco in zat. Een die werkte. En er was ook een bed.

Toen onze Belgische verpleger met verlof ging en daarna niet meer terugkwam, werd besloten dat een plaatselijke verpleger de operatie moest leiden.

Vermoedelijk had men niet genoeg vertrouwen in mijn kwalificaties, wat ik ze niet kwalijk kan nemen, dus werd ervoor gekozen om iemand ter plaatse aan te nemen, een volledig gekwalificeerd persoon. Ik had een sterke voorkeur voor een vrouwelijke verpleegster, die in een mooie verpleegsterjurk met een wit schortje aan rondhuppelde, maar die leken er niet te zijn, of in ieder geval waren er geen beschikbaar.

Dus hebben we maar een mannelijke Algerijnse verpleger ingehuurd. Zonder jurk of schortje.

Ik had weinig of niets met hem te maken. Hij deed zijn ding en ik het mijne. Geen probleem. Hij schatte zichzelf echter wel wat hoger in dan de rest. Voor mij oké, zolang het maar geen conflicten veroorzaakte. Maar een conflict dreigde.

De maand Ramadan was begonnen en dus zijn alle Moslims moreel verplicht om, indien mogelijk, overdag te vasten en 's avonds te eten. Het is het "indien mogelijk" deel van de zin dat belangrijk is om te weten. Zwakke of zieke mensen zijn niet verplicht te vasten en als de omstandigheden te zwaar zijn dan hoef je ook niet elke dag te vasten.

De meeste moslims in het kamp vonden echter dat zij de oproep tot vasten zeer strikt moesten opvolgen. Dit betekende niet eten of drinken van zonsopgang tot zonsondergang. Ik denk dat het niet eten gedeelte nog haalbaar is. Het niet drinken gedeelte is echt schadelijk, vooral als je overdag moet werken. En werken deden we, want het was onmogelijk om in het donker te werken. Dus, de meesten van hen dronken inderdaad niet overdag. Ik had medelijden met hen. Op een dag zag ik de jongen van in onze wasserij en hij had schuim op zijn mond, maar hij weigerde koppig om te drinken. Ik zei hem dat hij zijn gezondheid schaadde door niet te drinken en dat dat niet de bedoeling van de Ramadan was. Ik denk dat hij dat ook geloofde, vooral nadat ik hem had verteld dat vasten in feite facultatief is in de Islam en niet verplicht.

Ergens halverwege de maand kwam de Togolese elektricien naar me toe en vertelde me dat hij vreselijke hoofdpijn had. Ik zei hem naar de ziekenboeg te gaan en daar aspirine te halen. Hij zei dat hij daar geweest was, maar dat het gesloten was. Ga dan de verpleger zoeken, zei ik hem. De verpleger is in de ziekenzaal zei hij, en hij weigert de deur te openen en mij binnen te laten. Hij is aan het vasten met de airco aan en wil overdag niets doen, dus geen enkele mogelijkheid om aan pillen te komen. En zeker niet omdat de Togolese jongens geen moslim waren.

Op dat moment voelde ik dat er groot onrecht aan de gang was, dus ging ik met de elektricien naar de ziekenboeg en klopte beleefd op de deur. Geen reactie. Ik probeerde de deur te openen, maar die was op slot. Klopte opnieuw, maar deze keer een beetje luider. Ik kon een gemompeld ga weg

horen. De verpleger was toch binnen. Ik klopte nog harder en schreeuwde dat hij zijn luie reet moest optillen en die deur open moest doen. Ik zou de aspirine in zijn plaats wel pakken, dan hoefde hij dat niet zelf te doen. Hij zei toen dat het ramadan was en dat hij weigerde de ziekenboeg te openen. Hij was aan het rusten en vasten.

Nu, dit is een nieuwe fase in het proces om mij boos te krijgen. Ik begon te koken. Nog wat geschreeuw van mij dat ik erop stond dat hij de deur opendeed en hetzelfde antwoord om weg te gaan en hem met rust te laten. Geen denken aan dat ik dat ging doen en ik ging die deur openen met of zonder zijn hulp.

Dit waren de dagen dat ik veel jonger was en naar te veel Kung Fu films keek. En ik had wat trappen geoefend die ik Bruce Lee had zien doen. Wat Bruce kon, kon ik ook. Min of meer.

En ik moet toegeven, als je de juiste techniek gebruikt (dank je Bruce, je bent mijn held) is het niet zo moeilijk om een deur in te trappen.

Eén trap en de deur lag in de ziekenboeg.

We konden naar binnen, ware het niet dat de verpleger hier fel op tegen was en nogal boos was dat ik zijn deur had ingetrapt. Ik denk dat ik kan zeggen dat hij pissig was. Dus begon hij lege Pepsi-flessen te pakken en gooide ze naar me. Hij was echt slecht in het gooien van Pepsi flessen. Ze misten allemaal. En nu was ik kwaad omdat hij net zo goed volle flessen had kunnen gooien. Ik kreeg er zowaar dorst van.

Ik raapte een paar van die flessen op en met de flessen in mijn handen daagde ik hem uit om naar buiten te komen en het uit te vechten. Hij kwam wel naar buiten, maar alleen om ons binnen te laten. Ik nam een handvol aspirines en gaf ze aan de elektricien en vroeg hem op de terugweg naar het kamp om een timmerman te halen, want we hadden een deur die gerepareerd moest worden.

Voor mij was dat het einde.

Voor de verpleger was het dat niet.

Ik ging terug naar onze stacaravan waar we met z'n vieren aan de middagkoffie zaten en die we wel eens wilden drinken met een flinke scheut sterke drank erbij. We genoten dus van onze koffie toen de verpleger plotseling voor onze deur stond en er een schop tegen gaf, net zoals ik tegen zijn deur had gedaan.

Verkeerde techniek, zoveel was duidelijk. De deur bewoog helemaal niet. Het was ook duidelijk dat de verpleger niet bekend was met Bruce Lee of hij had vergeten te oefenen. Ik opende de deur en vroeg hem of we hem van dienst konden zijn. Hij zei niets en ging weg.

Wat mij betreft was dit het einde.

Wat de verpleger betrof was dat helemaal niet het einde, zoals ik later ontdekte.

Enkele dagen later kregen we een bericht van Ubari dat ik daar ontboden was. Geen probleem. Ik ben gegaan.

Toen ik in ons kantoor in Ubari kwam, was de verpleger er en ook een man met een grote tulband, die ik niet kende. Het was duidelijk dat de verpleger ergens geklaagd had en dat ik me nu moest verantwoorden.

De man met de tulband zei me dat het niet aardig van me was om de deur van de verpleger in te trappen. Ik antwoordde dat het ook niet aardig van de verpleger was om te weigeren mensen te helpen die zijn hulp als verpleger nodig hadden. Dit laatste was blijkbaar een deel van het verhaal dat de

verpleger had vergeten te vertellen aan de tulband. Ik zag het gezicht van de man veranderen. En het gezicht van de verpleger ook. Dus besloot de tulband dat dit belachelijk was en dat zowel de verpleger als ik het hele voorval moesten vergeten en elkaar de hand schudden. Wat ik deed (ik kneep hard, zodat de idioot wist dat we een afspraak hadden gemaakt). We keken elkaar in de ogen en ik kon de haat in zijn ogen zien branden. Tulband was blij, ik was blij en de verpleger was teleurgesteld (en is nog steeds boos denk ik).

Winkelen.

Gaan winkelen was altijd een avontuur. Om te beginnen hadden we van tevoren geen idee wat er te koop zou zijn en wat niet. We wisten zelfs niet of er hoegenaamd iets te koop zou zijn. Maar hoe dan ook, we moesten terug naar het kamp met voedsel.

We gingen naar Sebha voor de zoveelste inkoopronde. Mijn kamergenoot was bij me en hij besloot dat hij schapenvlees wilde eten. Ik weet niet wat hem bezielde, maar blijkbaar moest het schapenvlees zijn. Waarom niet? We hadden vlees nodig en het maakte niet uit wat voor soort vlees het was. De koks zouden er toch wel een feest van maken. Daar waren ze goed in. In de soek vonden we een slagerij met veel vlees uitgestald. Geen van ons beiden kende het Arabische woord voor schapenvlees. Ik nog steeds niet. Mijn maat probeerde het en legde het uit, maar het mocht niet baten. Ze snapten niet wat we wilden en bleven hun hoofd schudden. We keken om ons heen om te zien of we toevallig iets van het uitgestalde vlees zouden herkennen als schapenvlees, maar we kwamen beiden tot de conclusie dat we niet ervaren genoeg waren om het verschil te zien tussen de verschillende lichaamsdelen van de uitgestalde dieren. Het kon van alles zijn, wat ons betreft. En dat was het waarschijnlijk ook. Toen, plotseling en voordat ik besepte wat er gebeurde, begon mijn maat op handen en voeten rond te huppelen in de slagerij ondertussen luidkeels blatend als een schaap. Iedereen in de winkel was verbijsterd en sprakeloos. Ik was dat niet. Ik moest op de grond zitten omdat ik zo hard moest lachen dat het bijna pijn deed. Dagen later moest ik nog lachen om zijn optreden. We gingen terug naar het kamp zonder schapenvlees.

Komt een hond - deel twee.

Na een van zijn vakanties kwam mijn kamergenoot terug uit Tripoli met een andere hond. Hij zag er bijna hetzelfde uit als de eerste die we hadden, alleen was deze maar ongeveer half zo groot. Maar het bleek een goede waakhond te zijn.

De hond was gewend aan blanken, maar niet zo aan zwarten. Dat en het feit dat de hond blafte naar alles wat in de buurt van onze stacaravan kwam en het ook feit dat de lokale bevolking meestal niet erg gesteld was op honden, maakte dat de zwarte mensen de hond niet vertrouwden. Het was een wederzijds wantrouwen.

Afgezien van het bijna constante geblaf, ging alles redelijk goed met ons en de hond.

Op een dag stopte er een Land Rover bij het kamp. Het waren Italiaanse toeristen. Het was winter, dus dat was de tijd van het jaar dat toeristen het risico namen en de woestijn gingen verkennen. Zijn auto was zeer goed

uitgerust. Hij kon er waarschijnlijk zo mee naar de top van de Mount Everest rijden als hij wilde.

De man stapte uit de auto en werd begroet. Toen opende zijn vrouw de deur en stapte ook uit. Toen onze hond de vrouw zag, ging hij meteen in overdrive, rende op de vrouw af en beet haar in haar been. Ze bloedde en gilde. De vrouw van de Italiaan was een zwarte vrouw.

Het bleek dat de Italiaan arts was, dus waarschijnlijk was zijn vrouw in goede handen, maar de man was helemaal niet blij. Hij eiste dat de hond gedood zou worden. Dit vond mijn kamergenoot goed, dus zei hij tegen de Italiaan dat hij hem maar moest gaan halen en doden. Nee, zei hij, de hond is van de mensen hier, dus vang hem en dood hem. Sorry, maar dat konden we niet doen.

De Italiaan vertrok met zijn vrouw. Erg overstuur. We hebben ze nooit meer teruggezien.

Natuurlijk, een incident als dit is erg ongelukkig. We betreuren echt wat er gebeurd is, hoewel ik denk dat de zwarte bevolking in ons kamp er iets mee te maken had. Ze bleven maar stenen gooien naar de hond en hem achtervolgen. Voor mij was wat de hond deed een natuurlijke reactie. Hij vertrouwde de zwarte mensen niet meer. Jammer dat zo'n ongeluk een gekleurde vrouw moest overkomen. Ze was onschuldig en had er niets mee te maken. Ze had alleen de kleur van haar huid tegen zich. Ik denk dat racisme zo vaak begint. Zelfs voor een hond.

Uit de grond van mijn hart, wil ik me verontschuldigen voor wat er die dag gebeurd is.

Een paar maanden later was de hond plotseling verdwenen en hebben we hem nooit meer gezien.

Vers bloed.

Mensen kwamen en mensen gingen. Ik weet niet meer hoeveel ik er gezien heb in Libië die de weg probeerden aan te leggen. De weg van het Libische volk.

Ik weet wie daar het langst bleef van allemaal, maar dat is iets voor het einde van dit verhaal.

Op een dag kwam er nieuw bloed. Ergens, op de een of andere manier, was het hoofdkwartier in Europa erin geslaagd iemand aan te werven die er alles van wist en die ons zou gaan uitleggen hoe die site moest worden aangepakt. Fluitje van een cent.

Toen de man arriveerde, kwamen we er al snel achter dat hij een prater was. Hij hield van praten. Sterker nog, dat was het enige wat hij deed. En wie verbaast zich er nu over dat wij dat in ons voordeel hebben gebruikt?

Een van de eerste dingen die hij zei tegen iedereen die hij ontmoette was iets persoonlijks over die persoon. Hij was goed voorbereid en moet een lijst hebben gehad van zaken, zwakke punten, waarmee hij ieder van ons onder druk kon zetten. Dat betekende dat hij voor de meesten van ons een gevaarlijke man was. We moesten zijn zwakke plek vinden, en hoe eerder hoe beter. We zwoeren te slagen.

Hij kon wel moppen vertellen. Hij was een echte expert in het vertellen van moppen. Een keer zei hij dat ik een willekeurig woord moest zeggen en hij zou er een mop over vertellen. Ik bleef zwijgen. Ik vond hem mop genoeg. En gevaarlijk voor mij.

Een paar dagen na aankomst was hij in onze stacaravan en vertelde hij ieder van ons wat hij van ons wist. Hij wist bijvoorbeeld dat ik daar was in plaats van mijn militaire dienstplicht te vervullen. Uit de manier waarop hij het zei wist ik dat hij wist dat ik lang genoeg in Libië moest blijven anders zou mijn poging ongeldig worden verklaard en zou ik alsnog dienstplichtig worden. Niet iets waar ik naar uitkeek. Dus, hoe minder ik hem vertelde hoe beter. Wat hij niet wist, kon hij niet tegen ons gebruiken.

Het duurde niet lang voor we zijn zwakte ontdekten: alcohol. Toen we daar eenmaal achter waren, was hij aan ons overgeleverd. En ik zorgde ervoor dat we genoeg op voorraad hadden zodat hij nooit zou opdrogen.

Maar echt, het is triest om te zien hoe iemand met waarschijnlijk zeer goede bedoelingen na zo'n korte tijd voor drank kon vallen. We konden zien dat hij er niet van hield om in de woestijn te zijn, zoals we al bij zoveel mensen voor hem hadden gezien.

De woestijn is een mysterieus iets, je houdt ervan of je verlaat het. Mijn maat en ik, wij voelden ons op ons gemak in de woestijn. We voelden ons echter niet op ons gemak bij de onprofessionele aanpak van de organisatie. En het was zeker geen goed teken dat zoveel mensen kwamen en gingen. De meesten van hen zagen waarschijnlijk hoe hopeloos het was en gaven het op. We hebben ze niet meer teruggezien. Onze man was verbijsterd dat het niet zo liep zoals hij zich in zijn dromen had voorgesteld en, belangrijker nog, hij had een tekort aan drank.

Dus de nieuwe man deed zijn acht weken en het was bye bye. Exit. We konden weer ademen.

We hebben brandstof nodig.

Het zal inmiddels duidelijk zijn dat de zaken zich niet zo positief ontwikkelden. Van alle plannen die we aanvankelijk hadden gingen de meeste niet door, hoe hard we ook probeerden.

Ik kan proberen excuses te vinden, maar de hoofdreden was onbekwaamheid en gebrek aan ervaring met het werken in de woestijn. Kortzichtige mensen met onrealistische verwachtingen die niet gewend waren onder barre omstandigheden te werken. Ook onwil om naar anderen te luisteren en te accepteren dat die misschien gelijk hadden.

Ik ken alle verhalen niet, maar wel die van mij. En ik ben bang dat het management me vaak uitlachte als ik iets voorstelde. Ik was jong en had geen specifieke opleiding of ervaring in management of wegenbouw. Maar ik had een zakrekenmachine en kon ik rekenen. Daarvoor achtte ik mezelf gekwalificeerd.

Op een dag hoorde ik een gesprek over de brandstofaanvoer en hoe soepel die zou gaan lopen. Tegen die tijd wist ik genoeg over hoe de dingen werkten in Libië en ik wist dat er een grote fout zat in hun redenering.

De resident ingenieur redeneerde dat wij een gestage aanvoer van dieselbrandstof zouden krijgen en ik wist onmiddellijk dat dit niet klopte. Dit was Libië en de baas dacht dat ze de benzine gewoon uit de grond moesten oppompen en naar ons toe brengen. Ik geloof dat hij niet wist dat bijna alle

brandstof in Libië eerst in Italië geraffineerd moest worden. Dat betekende ruwe olie oppompen, aan Italië verkopen en dan de ruwe olie daarheen verscheppen. In Italië zou de olie worden geraffineerd en Libië moest dan de geraffineerde producten die het nodig had terugkopen. Het cruciale punt was dat Libië geen eigenaar meer was van de ruwe olie nadat deze naar Italië was verscheept. Zij waren volledig afhankelijk van wat er in Italië gebeurde en van de financiële middelen waarover zij beschikten om hun eigen olie, maar dan geraffineerd, terug te kopen. Dit kon niet anders dan tot tekorten leiden en gedurende de tijd die we reeds in Libië doorbrachten, waren we zeer goed op de hoogte van deze tekorten. Wat ons management deed denken dat we aan dat lot zouden ontsnappen is mij onduidelijk. Was het wensdenken of gewoon hoop dat alles zou verlopen zoals gepland? Of niets meer dan domheid?

Het was een gemakkelijke en eenvoudige berekening. We hadden een aantal machines die dagelijks draaiden en elke machine verbruikte ongeveer 500 liter dieselbrandstof per dag. Ik hield rekening met een brandstofonderbreking van drie weken, dus we moesten genoeg brandstof in voorraad hebben om de normale rotatie van leveringen te dekken plus deze drie weken. Eenvoudig, niet?

Toen legde ik het resultaat van mijn berekening voor aan de resident. En zoals verwacht, lachte hij me uit. Jij domme jongen, wat weet jij nou van logistiek. Ga verder in het zand spelen en hou jezelf bezig.

En dat deed ik: Ik hield mezelf bezig en wachtte tot de dag des oordeels zou aanbreken. En de dag des oordeels kwam sneller dan ik me had voorgesteld. We hadden al vrij snel geen diesel meer.

Wat ze op de werf deden was niet mijn probleem. Wat ze in de steengroeve deden was ook niet mijn probleem. Maar wat er in ons kamp gebeurde was absoluut mijn probleem. We moesten meer dan honderd hongerige monden voeden en om voedsel te bereiden hadden we elektriciteit nodig en die elektriciteit kwam van generatoren die op dieselolie werkten.

Om de beperkte voorraad brandstof die we in het kamp hadden te sparen, moest ik zo weinig mogelijk brandstof verbruiken. Dat betekende dat ik de hoofdgenerator uit moest zetten. Daarna plaatste ik de kleine generator bij de keuken om alleen deze van elektriciteit te voorzien. Alleen de keuken, de koelcellen en de waterpomp hadden elektriciteit en ik wist wat er zou komen. Na hun dienst zouden de arbeiders in het kamp aankomen en een douche willen nemen, afkoelen in hun stacaravan en dan een warme maaltijd eten. Geen licht in de stacaravans, geen airco, geen koelkast. Alle stacaravans waren afgesneden van het elektriciteitsnet. Alleen de keuken, de koelcellen, de waterpomp en de lichten in de kantine werkten.

Het duurde niet lang of ze verzamelden zich voor mijn stacaravan en eisten een verklaring waarom ik de elektriciteit had afgesloten. Het was een zeer korte ontmoeting. Ik vertelde hen dat ik de hoofdgenerator weer kon aanzetten en dat we dan waarschijnlijk in de komende dagen helemaal geen elektriciteit meer zouden hebben omdat de brandstof op zou zijn. Aan hen wat ze wilden, maar als de brandstof op zou zijn, hadden we geen keuken meer en zouden we al het voedsel dat in de koelruimtes lag moeten weggooien. Jullie keuze.

De keuze was snel gemaakt en zij gingen naar de resident om zich over de situatie te beklagen. Pech, want de man was verdwenen en was op dat moment in Tripoli om te proberen brandstof te vinden.

Het enige wat we konden doen was wachten en hopen dat de kleine generator genoeg brandstof zou hebben totdat er een nieuwe voorraad zou arriveren.

Dit was een kantelpunt in de operatie. We zaten vast en we wachtten tot er brandstof zou komen. Niets te doen in de tussentijd. En geen airco. Ik denk dat we deze situatie als een crisis kunnen bestempelen. Temeer omdat mijn distilleerinstallatie op elektriciteit werkte.

Omdat er niets te doen was, zaten de mensen buiten, voor de kantine, onder de brandende zon, voor zich uit te staren. Dit was een zeer trieste zaak om te zien. De meesten van hen waren getrouwd en hadden kinderen. Ik had dat probleem niet en voor mij maakte het niet uit of ik werkte of niet. Mijn militaire teller liep toch.

Na meer dan een week kwam er een nieuwe beperkte voorraad brandstof. We konden weer dingen doen maar moesten toch oppassen dat we niet weer zonder brandstof kwamen te zitten.

Stacaravans versus tenten

We waren eind jaren zeventig in Libië. De algemene waardering van blanken tegenover zwarten was anders dan die welke nu algemeen wordt aangenomen. Racisme bestond nog openlijk en mensen van kleur werden vaak hun rechten ontzegd. Ik denk dat dit nu nog steeds het geval is, maar nu is er een tendens om die houding te veroordelen. Die andere stemmen die opkwamen voor gekleurde mensen werden toen veel minder gehoord en niet serieus genomen.

De situatie was toen al beter dan 40 jaar daarvoor. In de tijd van de kolonisatie werden kleurlingen nauwelijks als mensen gezien. Het waren dingen die ons meestal alleen maar in de weg stonden. Wij, de blanken, waren de crème de la crème van de wereldbevolking en alle anderen moesten voor ons buigen. Toen ik opgroeide had ik die mentaliteit bij verschillende gelegenheden gezien als ik bij mijn goede vriend was, iemand uit Rwanda. Ik heb me altijd afgevraagd hoe het moet voelen voor iemand die geboren is met een zwarte huidskleur en alleen daarom als minderwaardig wordt geclassificeerd. Ik vraag het me nog steeds af. Het voelt aan als het grootst mogelijke onrecht.

Om financiële redenen werd het lokaal ingehuurde personeel ondergebracht in tenten. Geen airco, geen comfort. Ze waren gewend zo te leven was de redenering, dus waarom dat veranderen?

Ik moet zeggen dat ik blij was in een stacaravan te wonen, met wat comfort en een airco. Maar ik was onderdeel van het systeem en protesteerde niet. Het zou toch zinloos zijn geweest. Het enige wat ik kon doen was zo begripvol mogelijk zijn naar de lokale bevolking toe en hen als gelijken behandelen. Dat was het wel zo'n beetje.

Natuurlijk zijn er verschillen tussen de culturen. Wat in de ene cultuur wordt aanvaard of gebruikelijk is, is dat niet noodzakelijk in een andere cultuur. Dat is nu eenmaal de manier waarop culturen evolueren. We moeten deze verschillen aanvaarden en proberen ze te begrijpen, maar we hoeven het er niet noodzakelijk mee eens te zijn. Ik had en heb nog steeds de meeste moeite met de positie van de vrouw in de samenleving. Er is ontzettend veel stil lijden aan de gang. Of aanvaarding, omdat vrouwen vaak niet weten dat er alternatieven mogelijk zijn.

Als ik iemand uit een andere cultuur zie, zie ik in de eerste plaats een mens. Daarna kan ik nagaan wat voor mentaliteit die mens heeft, maar die andere persoon blijft voor mij een mens, hoe ver onze visies op de maatschappij ook uit elkaar liggen.

Voor het bedrijf waren de plaatselijke bewoners al diegenen die noch in België noch in Frankrijk waren aangenomen. En in ons kamp werden de plaatselijke bewoners ondergebracht in tenten. Groene legertenten van vier meter bij vier. En vier mensen per tent.

Elk had een ijzeren opklapbed met een dun matrasje erop en een deken en een kussen. Ik kende die bedden, want ik had er zelf ook maandenlang op geslapen in Serdales. Er waren aparte stenen gebouwtjes neergezet die dienst deden als toiletten en douches. Ze hadden ook hun eigen kantine, apart van die van ons. Het was dezelfde koepelachtige constructie, en ongeveer even groot.

Zij waren degenen die te maken hadden met de schorpioenen en slangen in en rond hun woonruimte. Wij woonden in stacaravans die op wielen stonden, ongeveer 40 cm van de grond, waar geen slang of schorpioen in kon komen. En voor ons gemak (of was het geweten?) kwamen we niet te vaak in het kamp of de kantine van de lokale bevolking. Wij woonden uptown, op de berg, zij downtown, in het dal.

Er was maar één ding goed aan de tenten en dat is dat de zijwanden konden worden opgetild. Zelfs op het middaguur, met de zijflappen omhoog, was de temperatuur in de tenten draaglijk. Het heeft te maken met wat je lichaam gewend is aan warmte opnemen en de temperatuurverschillen die het moet verwerken. Ik heb precies hetzelfde meegemaakt in Thailand, waar veel mensen in bamboehutten woonden en binnen in deze hutten was het relatief koel. Het had alles te maken met de schaduw en de wind die vrij door de tent of de hut kon waaien.

Ik zal echter nooit zeggen dat het ideaal is om zo te leven of dat die leefsituatie proper en veilig is. Het is niet proper en niet veilig.

In zekere zin waren wij de heren en de lokale bevolking de slaven. Dat waren de jaren zeventig. En weinigen van de heren leefden met hun ogen open en nog minder wilden ze of konden ze er iets aan doen.

Is de wereld zo veranderd in de afgelopen veertig jaar?

De oude zielzorger staat op en ik hoor hem een paar passen lopen. Zijn stem vervaagt, gedempt door de wind die door de populieren waait en door het ochtendkoor van vogels. 'Het is goed u te zien chef. De meeste mensen slapen vanaf de baarmoeder tot aan hun dood. Ze openen hun ogen nooit echt helemaal. Oh, soms worden er een paar wakker en moeten ze de wereld eens goed bekijken, maar dan gaan ze het liefst meteen weer slapen. Niet zien is zoveel makkelijker.'

Uit: Het volk van de raaf van Michael Gear & Kathleen O'Neal

Nieuw bloed - deel twee.

Opnieuw kwamen er veel mensen en gingen er veel. Ik kon het niet meer bijhouden. Soms was ik blij als iemand niet terugkwam na een verlof. En soms, heel soms, was ik er verdrietig over. Maar het leven ging door, met of zonder hen.

Op een dag kwam er een nieuwe man die de leiding had over de operaties. Hij was Indiër.

Een kleine, weldoervoede man, die het goed bedoelde en, wat belangrijker was, vriendelijk was.

Ik geloof dat hij ervaring had in wegenbouw onder barre omstandigheden, maar ik geloof ook dat hij weinig of geen ervaring had in Libië. Dat laatste was een echte tegenslag. Voor hem. Voor ons kon het bijna niet erger worden. We verwelkomden de man en al snel begon hij dingen te organiseren. Ik voelde me een beetje nutteloos in het hele proces omdat er in het kamp niet zo veel te doen was en ik wilde bijdragen aan de voortgang van de werken. Dat betekende dat ik een operator wilde worden en op de werf gaan werken.

Mijn aanbod werd aanvaard en ik belandde de volgende ochtend in een compactor. Een compactor is een machine met achterwielen en aan de voorkant een reusachtige, zware stalen rol. Je kunt het ding gewoon laten rollen of het laten trillen tijdens het vooruitgaan. De trilling maakt de verdichtingsfactor nog veel sterker. Dat is wat we nodig hadden. Maar, dit maakt een hoop lawaai. Rijden met zo'n ding zonder gehoorbescherming is langzaam maar zeker schadelijk voor je gehoor. Onnodig te zeggen dat ik geen gehoorbescherming droeg.

Ik reed één dag met dit ding en de volgende dag zei de nieuwe baas dat ik moest vertrekken om boodschappen te doen.

Ik denk dat de plaatselijke bevolking het stom vond om een van de heren in een compactor te zien rondrijden en het verstandiger vond als ik me daar niet meer liet zien. Dus, winkelen ging ik.

Toch hunkerde ik na een paar dagen naar iets productievers en zo belandde ik in een vrachtwagen. Een grote Mack truck. Gemaakt in de USA.

Ik had zo goed als geen ervaring in vrachtwagen rijden en had al helemaal geen rijbewijs voor vrachtwagens. Ik dacht van mezelf dat ik de perfecte persoon was om zo'n truck te besturen.

Stel je voor, leeg wogen de trekker en aanhanger 30 ton. En er kon 70 ton in de oplegger geladen worden. Honderd ton onder mijn commando! King of the road.

Een klein probleempje was dat deze truck drie versnellingspoken had en die moest je met inzicht gebruiken anders liep je het risico je vast te rijden of erger nog, de motor van de truck te beschadigen. Wow. Alle macht aan de mensen!

Ja, ik moest leren hoe deze versnellingen gebruikt moesten worden, maar een andere vrachtwagenchauffeur gaf me wat tips en daar ging ik. Het enige probleem was (echt het enige) dat toen ik de plek bereikte waar ik mijn lading moest dumpen, ik achteruit moest rijden met de volgeladen truck. En ze wilden dat ik snel achteruit reed. Dat was een uitdaging. En een beetje een ramp. Maar uiteindelijk lukte het me om de truck te positioneren waar zij hem wilden hebben en vervolgens moest ik vooruit rijden (makkelijker) en de onderste kleppen openen om mijn lading gelijkmatig op de weg te dumpen terwijl ik vooruit reed.

Alleen, het systeem dat de kleppen moest openen werkte pneumatisch en was traag. Te traag, zo leek het. Dus dumpte ik mijn lading te laat, waardoor de opzichters tegen me schreeuwden. Veel gevloek ook.

De volgende dag werd ik weer gevraagd om te gaan winkelen.

Hoewel het vrachtwagen rijden leuk was, besloot ik dat het misschien verstandiger was om mijn werk in het kamp voort te zetten.

Ken uw plaats.

De Indische ingenieur bleef niet lang. Hij ging terug naar waar hij vandaan kwam en er is nooit meer iets van hem vernomen.

Het is weer weekend.

Het gebeurde elke week. Eén keer per week was er een vrijdag. Dat betekende onze vrije dag. In het begin was het een beetje onhandig dat onze zondag nu op een vrijdag viel, maar het maakt eigenlijk geen verschil. Je hebt één dag per week een vrije dag en dat is altijd dezelfde dag van de week en dat is het. Wat maakt het uit welke dag het is? Toch was het moeilijk om de hersenen te laten weten dat zondag een werkdag was en vrijdag niet. We waren zo geconditioneerd en de omschakeling maken klinkt makkelijker dan het is. Dat zondaggevoel op zondag is nooit helemaal weggeëbd.

Aangezien wij zes dagen per week in het kamp verbleven, nu ja, de meesten van ons toch, wilden de plaatselijke bewoners op donderdagavond naar Ubari en moesten zij op vrijdagavond weer worden opgehaald. Maar wij, de heren, wij bleven in het kamp.

De enige afleiding die we hadden was het verkennen van de omgeving. En er was zand en rotsen en nog meer zand en nog meer rotsen. Wat betekende dat er voor ons niet zo veel opwinding was.

Een activiteit die al snel populair werd, was de woestijn inrijden en op zoek gaan naar plekken waar in het stenen tijdperk activiteit moest zijn geweest. Als je eenmaal wist wat je zocht waren ze gemakkelijk te vinden en, moet ik zeggen, er waren er tamelijk veel.

Op die plekken konden we vuurstenen pijlpunten, vuistbijlen en schrapers vinden in verschillende maten en verschillende afwerkingsniveaus. Deze holbewoners (er waren geen grotten, pipo) hebben zeker veel stenen gereedschap gemaakt. En zoeken en verzamelen deden we.

Ik ben nu pas aan de weet gekomen dat het verzamelen van deze artefacten niet is toegestaan en strafbaar is. Wat er ook ligt, het wordt beschouwd als cultureel erfgoed en moet onaangeroerd blijven. Ik heb geen idee wat de wet hierover zei in mijn tijd. Wij waren blij dat we die dingen in het zand vonden en maakten ons geen zorgen over erfgoed of wat dan ook. Dat waren leuke souvenirs. En het is ook niet dat we er tientallen tegelijk vonden. Nee, na een paar uur staren in het woestijnzand had je geluk als je er een of twee vond. Maar het was een tijdverdrijf voor ons en dus bleven we zoeken.

Op een vrijdag besloten mijn kamergenoot en ik dat we eens iets anders wilden doen en dus gingen we inspecteren wat we tot dan toe al aan werk hadden verricht. We namen een Renault R4 en gingen op weg. Toen we ongeveer 20 km van het kamp waren, kregen we een lekke band.

Twee monteurs samen in één auto. Kon geen enkel probleem zijn om een band te verwisselen. Alleen, we kwamen erachter dat er geen reserveband was. En wat nu?

Als door de hemel gezonden, zagen we een van onze Land Rovers naderen. We hadden onlangs een stel Italianen verwelkomd die in België woonden en nu waren ingehuurd om het werk in de woestijn te doen. In het begin vonden we ze aardig omdat ze alleen naar Libië wilden komen voor een loon dat aanzienlijk hoger was dan het reeds zeer hoge loon dat we al hadden. En zo

kregen wij ook een loonsverhoging. Men zou voor minder van deze kerels houden.

Hun leider was echter een opschepper. Hij reed met een Ford Mustang in België en klaagde dat hij te veel pk's verloor door de katalysator in de uitlaat. In één keer schepte hij dus op over zijn auto en het feit dat hij veel verder was dan wij omdat hij al een katalysator had en wij niet. Maar hij had geen idee wat het betekende om in de woestijn te werken. Ik denk dat zijn natuurlijke habitat waarschijnlijk een bar was ergens in een donker steegje waar hij dan 's nachts met meisjes en drank omringd zijn dagen sleet. Afgezien daarvan was hij ongevaarlijk voor ons. En hij bleef ook niet lang. Was weg, terug naar zijn bar, na een paar weken.

Zijn rechterhand was een wat oudere man, ik denk in de vijftig. Waarschijnlijk te oud voor de job, maar had waarschijnlijk het geld nodig. Hij had het niet voor ons, dacht dat we prutsers waren en geen nuttig doel hadden daar. Maar, OK, punt gemaakt en genoteerd.

Het was deze man die de Land Rover bestuurde en toen we hem teken deden om te stoppen stopte hij ook. We vroegen hem ons een lift terug naar het kamp te geven, maar nee, hij was op weg naar Ubari om de lokale werknemers op te pikken en dat had voorrang, dus ga je gang en zie maar dat je het kamp haalt.

En hij vertrok en liet ons daar verbijsterd achter.

We waren teleurgesteld en ook een beetje boos. Dit was niet iets wat je deed in de woestijn. Daar leven betekende anderen in nood helpen.

Onvoorwaardelijk. Hij begreep dat deel niet. Nog niet.

Mijn maat was niet van plan de hele weg terug te lopen, dus startten we de auto en reden door. Eerst werkte de lekke band min of meer mee, maar na een paar kilometer begon hij uit elkaar te vallen en een verontrustend geluid te produceren. Hoe verder we kwamen, hoe meer lawaai de band maakte en hoe verontrustender het klonk. En toen we eindelijk bij het kamp aankwamen (nee, we hebben geen meter gelopen) reden we op de velg en wat er nog over was van de band sloeg bij elke omwenteling tegen de benzine-inlaatpijp. We dumpten de auto naast de garage en dronken onze avondkoffie.

Weer een dag, net als alle andere.

We hebben wel in ons achterhoofd gehouden dat de Italiaan ons in de woestijn in de steek had gelaten.

De zaken gaan slecht.

We moesten ons ontdoen van wat overtollige arbeidskrachten, maar er waren er niet zoveel die vrijwillig wilden gaan. Er werkte een Joegoslavische elektricien voor ons. Hij was plaatselijk ingehuurd, dus viel hij onder de Libische arbeidswet. Het was niet makkelijk om hem vrijwillig te laten vertrekken. Hij had het geld nodig en wilde het dan ook hebben.

De man kon er natuurlijk zelf niets aan doen, maar er was in feite niets voor hem te doen in het kamp. Dus besloot mijn baas dat het beste wat hij kon doen was het kamp schoonmaken. En ik moest hem dat vertellen.

Voor mij was elke job een job en het maakte niet uit wat ik deed. Ik werd betaald per maand, ongeacht wat ik deed.

Maar om een trotse elektricien het kamp te laten poetsen, dat was een stap te ver voor hem. Hij was boos en weigerde dat te doen.

Ik ging terug naar mijn baas en vertelde hem dat.

Geef hem een stuk elektriciteitsdraad en hij kan daar de hele dag mee rondlopen, zei mijn baas.
OK, baas.

De man was echt niet blij met die actie en ik kan het hem niet kwalijk nemen. Dus ik zei hem dat het misschien beter voor hem zou zijn om die bezem te nemen en te beginnen met schoonmaken. Waardoor hij echt kwaad werd. Hij trok een aardappelmesje en bedreigde me ermee. Ik weet niet hoe serieus hij dat meende, maar ik terugtrekken? Geen denken aan. We gaven geen van beiden een centimeter prijs en hij begon in het Servisch tegen me te schelden. Luid en lang.

Maar aangezien ik geen woord Servisch verstond had dat geen enkel effect op mij en zeker niet het gewenste effect dat de man in gedachten had. Na een tijdje stak hij zijn mes weg en liep weg. Dat deed ik ook. Kort daarna verliet hij het kamp. Ik denk dat hij zijn achterstallige betalingen gekregen had en dat hij dacht dat het inderdaad het beste was om deze klotzakken achter te laten. En misschien had hij wel gelijk.

Dit is een episode van mijn verblijf in Libië waar ik helemaal niet trots op ben. Het had helemaal niet zo moeten lopen, maar ik denk dat mijn baas geen fantasie meer over had en ik te idioot was om er zelf niet beter over na te denken.

Het spijt me beste man dat het zo moest aflopen, maar jij was toch een van de gelukkigen. Je was op tijd weg voordat het echt onplezierig werd.

Vrachtwagens, stof en een landmeter.

We probeerden zo goed als mogelijk door te werken, wat niet echt goed ging. Intussen hadden we een nieuwe landmeter. Hij was een Frans sprekende Belg, maar we konden goed met elkaar opschieten. De meeste mensen in het kamp spraken toch alleen maar Frans, dus dat was geen probleem.

Toen ik in Libië aankwam, kwam ik er al snel achter dat samenwerken met Franse bedrijven betekende dat de voertaal Frans was. Mensen die in een Franse omgeving opgroeien, spreken doorgaans geen andere taal dan Frans. Het was een interessante ervaring voor mij omdat ik in die tijd Nederlands, Frans, Engels en Duits sprak. Maar mijn Frans was schoolfrans, wat niet veel betekende, dus ik moest het heel snel van de Franse jongens oppikken en ik veronderstel dat mijn Frans snel verbeterde. Het was niet foutloos, nog steeds niet, maar ik kon mezelf verstaanbaar maken en ik kon hen verstaan. Daar gaat het in beginsel om bij communicatie.

Onze nieuwe landmeter kreeg een Toyota Land Cruiser omdat hij toch niet zo ver hoefde te rijden, maar wel regelmatig off road moest gaan. Daarom kreeg hij ook een chauffeur bij de auto. De man kwam uit Benin en was nogal stil, maar een goede chauffeur.

Op een zonnige middag -we hadden er geen andere- reed hij met de chauffeur aan het stuur weg om iets te bekijken.

We hadden van die enorme kiepwagens, dumptrucks, met wielen zo hoog als een mens. Coole machines om mee te rijden. Je moest een ladder op om in de bestuurderscabine te komen, van waaruit je een mooi overzicht had. Ze hadden een automatische versnellingsbak met acht versnellingen, die je in elke versnelling kon blokkeren door met je voet op een pedaal te trappen. Dit was soms nodig om het monster in een bepaalde versnelling te houden, als je omhoog of omlaag reed. Ik reed graag met die dingen en ze konden snelheden halen tot 60 km/u. En zeker op de werf reden ze zo hard omdat ze

vaak stukken van enkele kilometers moesten afleggen om hun ladingen te halen en te dumpen waar het nodig was.

Ze konden niet rijden op de weg die wij aan het bouwen waren, omdat we nooit verder kwamen dan een bitumen bovenlaag. We hebben in drie jaar tijd geen meter asfalt gelegd. Als de kiepwagens op onze pas gelegde onderlaag zouden rijden, zouden ze die vernielen en zouden we helemaal opnieuw moeten beginnen.

Dus ten behoeve van die grote vrachtwagens hadden we een pad parallel aan de weg vrijgemaakt en daar manoeuvreerden ze. Maar die zijweg was stoffig. Erg stoffig.

Op een gegeven moment reed de auto met de landmeter achter zo'n kiepwagen en die maakte ontzettend veel stof, dus het beste was om hem zo snel mogelijk in te halen. De wind blies van rechts, waardoor het zicht op de linkerkant van de weg werd ontnomen. Ze begonnen in te halen en toen ze naast de kiepwagen waren die voor hen reed, zagen ze plotseling dat er van de andere kant nog een kiepwagen met hoge snelheid aankwam. Dit was desastreus. De Land Cruiser verdween bijna helemaal onder de andere kiepwagen. Zowel de chauffeur als de landmeter raakten zwaar gewond.

Beide mannen werden uit het wrak bevrijd en naar het kamp teruggebracht. Daar konden we niets voor ze doen. We moesten ze naar het ziekenhuis in Ubari brengen en hopen dat zij hen daar konden helpen.

De landmeter kon rechtop zitten, maar bijna elk bot in zijn lichaam was ernstig gekneusd of gebroken. Mijn kamergenoot kreeg opdracht een Land Rover te nemen en hem naar Ubari te rijden. Dan bleef ik over met de chauffeur, de man uit Benin.

Hij kon niet rechtop vervoerd worden, dus kreeg ik een pick-up truck en we legden een paar matrassen achterin waarop hij kon gaan liggen. De enige die beschikbaar was om met ons mee te gaan, was de kleine man die in de wasserij werkte. Ik zei hem achterin te gaan zitten, samen met de gewonde man, maar nee, dat durfde hij niet zei hij. En hij kon de auto niet besturen. De chauffeur was er slecht aan toe en we moesten zo snel mogelijk naar het ziekenhuis. Ik had geen zin om met de kleine te discussiëren en ik liet hem weer voorin zitten. De chauffeur lag in z'n eentje achterin en we reden weg.

We waren de weg aan het aanleggen, dus er was geen weg tussen ons en Ubari. Dat betekende ofwel de piste nemen, maar die was in een vreselijk slechte staat, ofwel door de woestijn rijden. Dat laatste was wat vlakker, dus dat was in feite onze enige optie. Ik keek voortdurend in de achteruitkijkspiegel en ik zag de arme man op en neer springen en de hele tijd schreeuwen dat hij ging sterven.

Het was geen prettig gezicht. De man was ernstig gewond. Ik denk dat hij verschillende gebroken ribben had en waarschijnlijk was een van de ribben in zijn longen gedrongen, waardoor hij moeite had met ademen. Hij gaf ook bloed over en had een paar gebroken tanden. De aanblik daarvan maakte de kleine nog banger. De rechterarm van de bestuurder was ook gebroken. Niet zomaar gebroken. Telkens als hij zijn arm optilde, viel de voorste helft van zijn onderarm naar beneden, zodat zijn hand zijn elleboog raakte. Het was een open bloedende wond en het verband dat we voor vertrek om zijn arm hadden gedaan was al weg.

Ik stopte en smeekte de kleine opnieuw om achterin te gaan zitten en de bestuurder vast te houden. Maar hij was te bang om dat te doen. Hij, die zeer

giftige slangen ving door erop te stappen, was bang om naast een gewonde man te gaan zitten.

Ik kon niets doen en de enige optie die overbleef was verder te gaan met de chauffeur alleen achterin, de hele tijd luid schreeuwend dat hij zou sterven.

We kwamen aan bij het ziekenhuis. Het was goed dat de kleine bij me was, want hij wist waar het ziekenhuis was zodat ik er niet naar hoefde te zoeken en hij sprak Arabisch. We hebben de arme man in het ziekenhuis afgeleverd en dat was alles wat we konden doen.

De volgende dag hoorden we dat hij het niet gehaald had. Hij stierf in het ziekenhuis.

Door puur toeval was ik de enige die alle benodigde stempels had en ik had een uitreisvisum in mijn paspoort, dus werd ik aangeduid om de landmeter terug naar Europa te begeleiden.

In het ziekenhuis in Ubari konden of wilden ze niets voor hem doen, dus regelden ze een ambulance die hem naar een ziekenhuis in Sebha bracht. Hij was daar iets beter af, maar niet veel. We moesten hem zo snel mogelijk in Tripoli krijgen. Ik reed van het kamp naar Sebha met mijn spullen in een kleine koffer. De volgende dag hadden ze een vlucht voor ons geregeld van Sebha naar Tripoli. Het was een standaard passagiersvlucht, maar ze wisten dat we zouden komen, wat betekende dat hij horizontaal vervoerd kon worden in het vliegtuig. Hij werd op een brancard het vliegtuig in gebracht en vervolgens werden de rugleuningen van drie stoelen van drie opeenvolgende rijen plat gelegd en daar paste de brancard op. Tenminste iets dat werkte. Ik kon naast hem zitten. Hij had pijn en kreunde bijna de hele tijd. Gelukkig duurt de vlucht naar Tripoli maar een uur.

Ik was verbaasd dat het cabinepersoneel Nederlands sprak. Vlaams zelfs. Het waren allemaal Belgen en het vliegtuig, beschilderd in de kleuren van Libyan Airlines, was eigenlijk geleased van België, bemanning en al inbegrepen. Toen de meisjes mijn partner zagen en de staat waarin hij verkeerde, keken ze heel zorgelijk. En ik ook. Maar ik was blij dat we in goede handen waren op die vlucht. En ik kon met de dames kletsen, wat ook een opluchting was.

Bij aankomst in Tripoli stond er een ambulance klaar en werd de patiënt naar een ziekenhuis gebracht.

De volgende dag kregen we te horen dat ze ook daar niets voor hem konden (of wilden) doen. Er was ook een tekort aan bloed, dus van een operatie was geen sprake. Toen ik naar het ziekenhuis ging om hem te bezoeken bood ik aan dat ze bloed van mij zouden afnemen, maar nee, ze waren niet bereid hem te opereren. Zijn knie was verbrijzeld en hij had meerdere botten gebroken en hij was over zijn hele lichaam gekneusd.

Dus, op de derde dag in Tripoli was er een vlucht naar Parijs geboekt en zouden we via Parijs naar België gaan.

Voordat hij het ziekenhuis verliet, werd de man verdoofd, maar ze vertelden me dat dit waarschijnlijk niet zou duren voor de duur van de reis. Ik heb dat niet verteld aan de landmeter.

Op de luchthaven van Tripoli moest ik met hem mee via een zij-ingang om hem op het vliegtuig te zetten. Dezelfde procedure als op de vlucht naar Tripoli, maar deze keer vlogen we in eerste klasse. Dat beviel me wel. Wat ik niet leuk vond was dat een van de mannen die mijn partner op het vliegtuig zette, het deken dat op de landmeter lag wilde afnemen. Ik ben gelijk ruzie beginnen maken met deze man want het was ons deken, niet dat van hem en

temeer, mijn partner had geen broek aan, dus het zou een zeer gênante vlucht voor hem worden met zijn edele delen open en bloot voor iedereen. Na wat heen en weer trekken met de deken gaf de andere man eindelijk toe. Nee, je hebt gelijk zei hij plotseling, dit is jouw deken. Ik bedankte hem. Het wás ook ons deken, verdorie.

Toen moest ik het vliegtuig uit omdat ik nog moest inchecken voor de vlucht en door de paspoortcontrole gaan.

In goede Libische stijl stuurden ze me alleen naar boven door het technische deel van de luchthaven en moest ik zelf mijn weg naar boven zien te vinden.

Dit ging goed tot het moment dat ik een militair in vol ornaat tegenkwam, blijkbaar een officier, die naar me toe liep en me vroeg wat ik daar in godsnaam aan het doen was. Hij sprak alleen Arabisch.

Dit, vrienden, was het punt waarop ik mijn volledige woordenschat van de Arabische taal moest bijeengaren en die kerel met veel gebaren moest proberen uit te leggen dat ik net een zieke man op een vliegtuig had begeleid en nu zelf moest inchecken omdat ik met hem mee ging op die vlucht.

Mijn inspanning moet voldoende zijn geweest. Hij leek te begrijpen wat er aan de hand was en ik kon mijn weg naar boven vervolgen. En weer in mijn eentje. Ik hoopte maar dat ik de goede kant op ging en dat ik niet nog een militair tegen zou komen.

Ik bereikte de incheckbalie en kreeg mijn instapkaart.

De landmeter glimlachte toen ik eindelijk naast hem ging zitten. En ik ook.

Eenmaal in Parijs, leek iedereen klaar te staan en op ons te wachten. Geen paspoortcontrole, geen formaliteiten, niks. Mijn partner werd in de wachtende ambulance gehesen en we vertrokken met hoge snelheid. Dit was zeer goed georganiseerd.

De ambulance was een Citroën break. Maar wat er vreemd aan was, was dat het een zeswielige auto was, een Loadrunner. Citroën had gedurende een korte periode dat type auto gebouwd. Het was geen groot succes en we zagen er maar weinig van. Maar daar zat ik dan, in een exclusieve auto die met hoge snelheid op weg was naar Brussel. De chauffeur leek zich niets aan te trekken van de snelheidsbeperkingen. Hij bleef gewoon de hele weg te hard rijden.

In die tijd was er nog een grens tussen België en Frankrijk, met douane en al. Ik weet niet of ze bij de grens wisten dat we kwamen of dat het een standaard procedure was, maar we konden er weer door zonder te stoppen en waren op weg naar Brussel zonder oponthoud bij de grens.

Toen vroeg de chauffeur van de ziekenwagen me of ik wist waar het ziekenhuis was waar ze de patiënt naartoe moesten brengen.

Er was een moment van stilte. Ik denk dat ik ook een beetje bleek werd. Ten eerste raak ik altijd hopeloos verdwaald in steden en ten tweede had ik geen flauw idee waar dat ziekenhuis zou kunnen zijn.

Ik weet niet hoe ze het voor elkaar hebben gekregen, maar ze zijn rechtstreeks naar het ziekenhuis gereden. Het werd hoog tijd, want de verdoving was al een halfuur uitgewerkt en mijn partner begon te kreunen van de pijn. Ik probeerde hem gerust te stellen dat het niet lang meer duurde en nog even vol te houden. Laat me zien dat je een stoere woestijnjongen bent en dat je wel tegen een stootje kunt. Je kunt het.

Hij kon het. En hij genas ook min of meer na verschillende weken in het ziekenhuis.

Een paar jaar later was hij getrouwd met een Zwitsers meisje en ik ontmoette hem weer in Zwitserland. Hij was in betere conditie dan ik. En waarschijnlijk is hij dat nog steeds.

Begrafenis.

Ondertussen in Libië...

De chauffeur was overleden en tot mijn geluk stierf hij in het ziekenhuis. Als hij in mijn auto was gestorven werd ik misschien verantwoordelijk gehouden voor zijn dood. Soms heb je in het leven een beetje geluk nodig. Jammer voor de chauffeur. Hij had geen geluk.

Het kantoor in Tripoli had het toen druk. Ze namen contact op met de nabestaanden van de overledene en vroegen om instructies. Het lichaam was hier in Libië en wilden ze het stoffelijk overschot terug in Benin of wat moesten we doen?

Het was een verzekeringskwestie, zoals gewoonlijk. En de familie besloot dat hij in Libië begraven moest worden. Ze konden de kosten van de begrafenis in Benin niet betalen, dus was het beter voor hen dat hij in Libië bleef.

Dit moet een verschrikkelijke beslissing voor hen zijn geweest. Maar wat konden wij doen? Ons bedrijf was zo goed als blut, dus geen geld op overschot. We konden ze ook niet helpen.

Het lichaam werd van het ziekenhuis in Ubari naar dat in Sebha gebracht. De reden was dat ze in Sebha een vriezer hadden om het lichaam in het lijkenhuis te bewaren en daar konden ze het langer bewaren dan in Ubari. En er was tijd nodig om uit te zoeken wat er met het stoffelijk overschot zou gebeuren.

Na enkele dagen begon het ziekenhuis te klagen en moesten we het lichaam uit het mortuarium halen. Ze hadden de ruimte nodig, dus haal hem hier weg. En in islamitische landen is het gebruikelijk dat mensen de dag na hun dood worden begraven, dus ze waren niet gewend om lichamen daar meerdere dagen te laten liggen.

Zodra we wisten dat hij in Libië begraven zou worden, gingen mijn kamergenoot en vier van de vrienden van de chauffeur naar Sebha. De vrienden moesten enkele laatste rituelen uitvoeren. Dat was belangrijk voor de ziel van de overledene om zijn weg naar de eeuwigheid te vinden.

Er werd een eenvoudige kist geregeld en met z'n vijven gingen ze naar het mortuarium. Ze moesten de nagels van de dode man en een deel van zijn haar knippen en dat dan later overmaken aan de familie in Benin.

Toen was het tijd om het lichaam uit de kist van het lijkenhuis te halen en het in de doodskist te leggen. Mijn maat vroeg de anderen hem te helpen het lichaam uit de kist te tillen, maar dat wilden ze niet. Ze waren bang, zeiden ze. Ze durfden het lichaam niet aan te raken.

Na al die dagen in een vriezer, was het lijk hard bevroren en zat het vast in de kist. Het lijk zat gekenld in de kist en mijn maat kon het op geen enkele manier uit de kist halen. En de mensen van het mortuarium waren ook niet bereid om hem te helpen. Integendeel, ze schreeuwden naar hem dat hij moest opschieten en maken dat hij wegkwam met dat lijk.

De enige mogelijkheid die hem nog restte was de kist ondersteboven te keren en een paar keer op de grond te laten vallen, totdat het lichaam eindelijk uit de kist op de grond viel. Dan kon hij het optillen en in onze kist leggen. Zijn vrienden wilden de doodskist wel aanraken, dus gelukkig hielpen ze hem om het achterin de Land Rover te laden en naar het kerkhof te brengen.

Ze konden de chauffeur niet op de Moslim begraafplaats begraven omdat hij geen Moslim was. Maar er was een veld, ergens verloren in de woestijn, dat als begraafplaats diende voor alle niet-moslims. Mijn maat wist alleen de algemene richting, maar ze konden het toch vinden en zo kreeg de chauffeur daar zijn graf.

Ik ga terug.

Nadat ik de landmeter had afgezet in het ziekenhuis in Brussel was ik klaar voor mijn vakantie. Wat te doen? Waar naartoe?

Domme vragen. In een mum van tijd had ik een ticket naar Thailand geboekt en minder dan 24 uur later was ik in Chiang Mai in het noorden van Thailand, mijn tweede thuis.

Ik had die vakantie nodig en de tijd ging voorbij zonder dat ik het merkte, maar daar had ik rust in mijn hoofd. Ik wist dat ik gedaan had wat ik kon in Libië en daar kon ik mee leven.

Het was pas na mijn terugkeer in Libië dat mijn kamergenoot me het verhaal van de begrafenis vertelde. We hadden er gemengde gevoelens over. Aan de ene kant had het iets grappigs maar anderzijds was het een heel triest verhaal.

Voordat ik terugging naar Libië had ik een gesprek met eigenaar B. Er waren geruchten dat de situatie in Libië zeer ernstig was voor het bedrijf en dat het helemaal niet goed ging. Voornamelijk financiële problemen.

Eigenaar B vertelde me in alle eerlijkheid dat als hij in mijn plaats zou zijn, hij niet terug zou keren. Duidelijke boodschap, maar ik was nog een paar maanden verwijderd van het voltooiën van mijn alternatieve militaire dienst. En om eerlijk te zijn, ik wilde terug. Er was veel ellende voor ons in Libië, dat wel, maar het vooruitzicht om thuis te zitten en een andere baan te zoeken was niet aantrekkelijk. Dus zei ik hem dat ik mijn reeds geboekte ticket zou gebruiken en om te beginnen naar Parijs zou vliegen. In Parijs zou ik dan het kantoor in Tripoli bellen en vragen of de kust veilig was. De reden om vanuit Parijs naar Tripoli te bellen was dat ik in Frankrijk rechtstreeks kon bellen en vanuit België was dat nogal omslachtig. Omslachtig en bijna onmogelijk.

Nadat ik in Parijs was geland, zocht ik een telefoon en belde het kantoor in Tripoli. De manager nam de telefoon op en ik vroeg hem of het geen probleem was voor mij om terug te keren naar Libië. Geen enkel probleem, zei hij. Haast je maar hierheen.

Hij was een goede leugenaar.

Ik werd opgehaald op het vliegveld in Tripoli en de volgende dag op weg naar Sebha.

Iemand van het management was in Sebha en ik denk dat hij blij was me te zien. Maar ook hij wist niet zeker of het wel een goed idee was om terug naar Libië te zijn gekomen.

Ik had het tot nu toe overleefd, dus ik zou de rest ook wel overleven. En tegen beter weten in hoopte ik nog steeds op een wonder.

Het wonder waar ik op hoopte kwam niet.

Toen ging ik verder naar het kamp bij KM 65.

Van kwaad tot erger.

Er was inmiddels een acuut tekort aan geld om de operatie te runnen. Onze lonen werden niet meer uitbetaald in België en we hadden moeite genoeg om voldoende geld bij elkaar te krijgen om zelfs maar eten te kopen. De sfeer werd grimmig en de mensen raakten ontmoedigd. Niet genoeg brandstof, alweer, en dus zat er niet veel anders op dan buiten op de betonnen plaat voor de kantine te zitten, alleen maar in de verte te staren en te denken aan thuis, vrouw, kinderen en familie.

Mijn maat en ik hadden er niet al te veel last van. We hielden ons bezig en hadden geen vrouw en kinderen in België, dus we hadden veel minder om ons zorgen over te maken.

Ik ben er heel zeker van dat mijn baas papieren heeft getekend en daar later voor verantwoordelijk is gesteld, maar de waarheid is dat ik geen idee heb waar die papieren over gingen. Ik kan alleen maar aannemen dat, aangezien het steeds moeilijker werd om de lonen van de plaatselijke bevolking te betalen, mijn baas vermoedelijk naar de bank is gegaan om geld te lenen en daarvoor heeft getekend. Als hij dat inderdaad gedaan heeft, was dat heel nobel van hem, maar later kon en zou dit waarschijnlijk ook desastreus voor hem zijn.

Nog een vrijdag kwam en de jongens die er nog waren namen een Land Rover en reden erop uit op zoek naar verborgen schatten in het zand. Onze Italiaanse vriend was bij hen.

Het is niet duidelijk hoe ze het voor elkaar kregen. Ze moeten een flink eind de zandduinen in zijn gereden om op een gegeven moment ondersteboven op hun dak terecht te komen en ik denk dat de auto daarna is blijven rollen en op zijn wielen tot stilstand is gekomen.

De Italiaan was het ergst van allemaal gewond.

Ze slaagden erin om naar het kamp terug te keren en er werd besloten dat de Italiaan naar het ziekenhuis in Sebha moest gebracht worden. Mijn kamergenoot zou zijn chauffeur zijn.

Mijn maat vertelde me later dat hij hard reed en niet eens probeerde om de hobbels die hij onderweg tegenkwam te ontwijken. Het moet een nogal oncomfortabele rit zijn geweest voor de Italiaan. Hij zei geen woord, klaagde niet. Dit was de dag van vergelding.

Het kantoor in Tripoli begon zoveel mogelijk uitreisvisa aan te vragen als ze konden. Dat kostte geld dus het ging traag. En ze wilden ook niet de indruk wekken bij de werknemers dat ze in feite probeerden zoveel mogelijk mensen het land uit te krijgen. Dus werd hun vertrekdatum vastgesteld volgens hun schema zoals het zou moeten gaan. De Italiaan ging eerst. Hij had medische verzorging nodig in België, dus kreeg hij zo snel mogelijk zijn papieren en vertrok.

We zagen alle anderen ook vertrekken, één voor één. En omdat we geen contact met hen hadden toen ze eenmaal in Europa waren, konden we alleen maar vaststellen dat ze niet meer terugkwamen.

Het kamp werd met de dag leger en ook de lokale bevolking vertrok zodra ze hun loon hadden gekregen.

Op een dag kwam een team van Libische ambtenaren naar het kamp en zij namen de inventaris op van alle apparatuur ter plaatse. Ze waren alleen geïnteresseerd in de grotere machines en op elk van die machines schilderden ze met rode verf in grote onhandige letters een nummer. De

machines waren genummerd en evenzo waren ook onze dagen in Libië geteld.

Steeds minder mensen bleven in het kamp. Alleen een paar die-hards of idioten, wat dan ook, bleven. Uiteindelijk waren er nog maar drie Europeanen over. Mijn baas, mijn kamergenoot en ik.

Mijn kamergenoot heeft me niet veel gezegd over zijn plannen. Hij liet alleen doorschemeren dat er bepaalde kansen open lagen en dat hij die zou benutten. Ik kwam er pas later achter wat hij van plan was. En zelfs als hij het me verteld had, zou ik niet met hem meegegaan zijn. Ik wilde mijn baas niet alleen laten in het kamp.

Op een middag zag ik mijn maat weggrijden met een Land Rover, met een compressor op sleeptouw. Er was geen rood nummer op de compressor geschilderd.

Hij vertrok zonder afscheid te nemen en ik zag hem later pas terug in België.

We raakten langzaam door ons voedsel heen, dus moest ik weer boodschappen doen in Sebha. Koop wat je maar te pakken kunt krijgen, zei mijn baas tegen me. Ik aarzelde, want als ik wegging zou hij de enige Europeaan in het kamp zijn. En hij was veel ouder dan ik. Hij had mijn vader kunnen zijn en ik denk dat hij dat in zekere zin ook was.

Het enige voordeel dat wij hadden, was dat eigenlijk niemand precies wist met hoeveel mensen de Europeanen nog in het kamp waren en wat de lokale werknemers betreft leek het alsof er alleen nog enkele Toubou waren. Al de rest was ook weg.

Toen ik in Sebha was, was een van de personeelsleden die er nog was, even weg en de telefoon ging. Het was het managementteam, dat zich tegen die tijd in Tripoli had verzameld. Ik kan maar één reden bedenken waarom zij het kamp hadden verlaten en in Tripoli waren en dat was angst. Zij vertelden mij dat zij in Tripoli waren omdat daar zoveel te organiseren viel en zij gaven mij instructies om door te geven aan mijn baas in het kamp, voornamelijk over hoe zij wilden dat hij de dingen in het kamp zou organiseren. Ik zei hen dat ik niets tegen mijn baas zou zeggen en dat ze beter naar het kamp konden komen en hem al die onzin zelf vertellen. Ik hing de telefoon op met een knal en vertrok naar het kamp. Ze konden mijn baas in het kamp niet bereiken. Niemand van de mensen in Tripoli kwam ooit terug naar het kamp. Mijn baas en ik waren toen de enige vertegenwoordigers van het bedrijf op het terrein. Ik voelde me gedeprimeerd. Ik had gehoopt op een mooier en glorieuzer einde.

Mijn baas ging naar Ubari om contact op te nemen met de helden in Tripoli. Het bleek dat het geduld van de Libiërs op was en dat de nog enige optie voor ons was om het kamp te verlaten en naar Tripoli te gaan. Over en uit.

Toen we in Sebha aankwamen was de manager van het kantoor in Tripoli er ook. We konden het ons niet veroorloven om terug te vliegen naar Tripoli, dus reden we er met de auto heen.

We gingen naar het kantoor in Tripoli. De resident was er ook. De manager van Tripoli gaf ieder van ons een enveloppe. Er zat geld in. Al het geld dat op het kantoor nog aanwezig was werd in gelijke delen verdeeld en dan aan ons overhandigd.

Wat kon ik doen met geld? Ik kon nergens naartoe vluchten, me nergens verbergen.

De volgende dag gingen we naar de Belgische ambassade in Tripoli. De bende in Tripoli bleek toch iets te hebben voorbereid. De ambassade had een uitreisvisum voor ons geregeld en tickets om terug te vliegen naar België. De Libiërs lieten ons gaan. We waren vrij.

Ik ontmoette de consul en bedankte hem. Ik overhandigde hem mijn envelop met het geld. Ik had het toch niet nodig en zei hem dat dit was om de kosten van het ticket te compenseren. Het was niet genoeg, maar hopelijk kon hij het gebaar waarderen. Ik zei hem dat ze, eenmaal ik terug in België was, geen haast moesten maken met het innen van de rest van het geld, want ik had nauwelijks nog iets over. Ik heb nooit de rekening van het Ministerie van Buitenlandse Zaken ontvangen, dus ik denk dat ze de zaak als afgehandeld beschouwden.

De volgende dag gingen we allemaal naar het vliegveld. Alleen de manager van het kantoor in Tripoli bleef achter. Hij had nog dingen te regelen in Tripoli. We wisten op dat moment niet wat die "dingen" waren.

Toen we in de rij stonden voor de paspoortcontrole, stond mijn baas voor me. Hij bleef steeds maar hetzelfde herhalen: als ze ons maar laten gaan, als ze ons maar laten gaan...

In de verte zag ik twee mannen met elkaar praten. De ene droeg een pak en de andere de traditionele Toeareg klederdracht, met een tulband op zijn hoofd. Zijn gezicht kwam me bekend voor. Ze keken naar de rij en controleerden de gezichten van iedereen één voor één.

Als ze ons maar laten gaan.

Plotseling wees een van de mannen met een vinger in onze richting.

Als ze ons maar laten gaan.

Ik denk dat ze naar jou wijzen, fluisterde ik tegen mijn baas.

Als ze ons maar laten gaan.

De mannen kwamen naar ons toe en vroegen mijn baas hen te volgen.

Ze lieten hem niet gaan.

We kwamen door de paspoortcontrole en verzamelden ons in de vertrekhal. De resident kwam dicht bij me staan. Hij wilde praten. Dit was de eerste keer in mijn leven dat ik een zwarte man paars zag worden van angst. Ik had medelijden met hem maar tegelijkertijd verafschuwde ik hem omdat hij mijn baas op KM 65 in de steek had gelaten. Dit voelde volkomen onrechtvaardig en ik wilde niets met hem te maken hebben, dus ik draaide me weg van hem. Misschien was dat verkeerd van mij, maar de emoties liepen die dagen hoog op en mijn emoties stuurden mijn daden. Ik heb hem daarna nooit meer gesproken of gezien.

Alle personeelsleden van het bedrijf die op het einde nog in Libië waren, reisden soms wel tot in Sebha maar niet naar het kamp om mijn baas te steunen. Ze hadden hem in de steek gelaten. En dat zat me heel hoog.

Terug naar huis

Enmaal terug in België stonden we in het middelpunt van de belangstelling. Althans voor een korte tijd. We haalden het avondnieuws. Toen we aankwamen op de luchthaven in Brussel was de pers er al en ze probeerden ons allemaal samen te krijgen om ons te interviewen. Dat was het laatste wat ik wilde. Ik wilde zo snel mogelijk terug naar de anonimiteit. Ik had geen enkele behoefte om mijn gezicht op het nieuws of in de kranten te zien. Ik heb dus alle andere passagiers gevolgd en ben buiten geraakt zonder dat de pers

mij te pakken kon krijgen. De werfingenieur, een aardige man, bleef en gaf de interviews samen met de rest van het team.

Pas later kwamen we te weten dat mijn baas inderdaad was overgebracht naar een gevangenis in Tripoli, samen met de kantoormanager van Tripoli. Zij waren de twee mensen die documenten hadden ondertekend waarvoor ze verantwoordelijk werden gehouden.

Maanden later was mijn baas terug in België en ontmoetten we elkaar. Hij wou niet praten over zijn tijd in de gevangenis in Tripoli, maar van wat ik had gehoord van andere mensen in Libië was de gevangenis daar niet de meest comfortabele plaats die men zich kon voorstellen. Ik denk niet dat ze hem fysiek pijn hebben gedaan, maar het effect van daar opgesloten te zitten moet hem mentaal heel erg pijn hebben gedaan. Hij was een goede man, mijn baas. Een echt goede man.

We hebben nooit geweten of en wanneer de kantoorchef van Tripoli naar België is teruggekeerd.

Zo, dat was het dan.

Enkele overwegingen.

Het verhaal dat ik vertelde is een waar gebeurd verhaal. Alles wat ik beschreef is echt gebeurd.

Na het lezen van bovenstaand verhaal zou je de indruk kunnen krijgen dat het enige wat we in Libië deden drank drinken was. Ik heb dit aspect misschien een beetje te veel benadrukt. Ik kan je verzekeren dat er soms maanden voorbij gingen die zo droog waren als de woestijn en we alleen water en oploskoffie te drinken hadden. We distilleerden één of twee keer per jaar en elke keer ging het maar om een paar liter. Betrapt worden op het drinken van alcohol was geen optie. We raakten dikwijls lange tijd geen drank aan en waren 99,9% van de tijd volledig nuchter.

Ik kan me nog levendig herinneren dat mijn kamergenoot op een dag terugkwam van verlof en dat hij een percolator en verse koffie had meegenomen. We leefden op oploskoffie en dat is niet hetzelfde als het echte spul. Ik pakte zijn percolator uit en dronk in mijn eentje de eerste liter koffie die we gezet hadden. Het smaakte hemels. Daarna mocht hij ook een tas.

Je zal ook gemerkt hebben dat ik vooral schreef over dingen die ik zelf had meegemaakt. Dat komt omdat ik er niet van houd dingen van horen zeggen verder te vertellen. Het verhaal bevat echter twee uitzonderingen. De eerste is het verhaal van de Italiaanse man en zijn Afrikaanse vrouw die bij ons kamp stopten en waarbij de vrouw door onze hond werd gebeten. Ik heb dit verhaal uit de eerste hand gehoord van mijn kamergenoot die naast de vrouw stond toen zij gebeten werd.

Het andere verhaal is dat van de begrafenis van de Beninese chauffeur. Ik was toen met verlof en vergezelde de andere persoon die ernstig gewond was geraakt bij datzelfde ongeluk naar België. Opnieuw was het mijn maat die me met gezag en kennis van zaken vertelde wat er gebeurd was, aangezien hij de hoofdrolspeler was in dat verhaal.

Aangezien dit verhaal over de begrafenis meer inzicht geeft in hoe wreed de omgeving en de mensen rondom ons soms konden zijn, vond ik dat het een

belangrijk onderdeel vormde van ons verblijf in Libië en moest ik het dus wel opnemen.

Ik was zeker niet degene die voortdurend in het middelpunt van de belangstelling stond. Ik speelde een ondergeschikte rol in ons gezelschap. En ik was zeker niet de enige die problemen oploste. Als ik je de indruk gaf dat het personeel een stelletje idioten was dan moet ik dat ten stelligste tegenspreken. Er waren veel zeer capabele mensen in het bedrijf. Maar hun inspanningen werden vaak genegeerd of belachelijk gemaakt. De algemene sfeer leed daar vaak onder en veel van die mensen gaven het op. Ze vertrokken na acht weken en kwamen niet meer terug. Ze hadden genoeg gezien.

En eerlijk gezegd weet ik niet of ik ook niet zou zijn vertrokken, ware het niet dat ik daar was om aan mijn dienstplicht te ontsnappen.

In tegenstelling tot de meeste andere Europeanen had ik ervoor gekozen om twaalf weken aaneengesloten te blijven, zodat ik daarna drie weken verlof kon krijgen. Ik weet niet of er anderen waren die dat ook deden, maar ik was blij dat ik drie weken verlof had, zodat ik tijdens mijn verlof kon reizen. Twee weken is een beetje kort voor dat doel. We bleven trouwens ook ons volledige loon ontvangen tijdens het verlof. We hadden tevens ook een zeer goede verzekering en sociale zekerheidsregeling. Allemaal betaald door het bedrijf. In feite werden al onze kosten gedekt door het bedrijf. Eenmaal in Libië hadden we helemaal geen kosten. Zelfs niet voor kleding, maar zoals ik in het verhaal schreef, droeg ik die niet.

Tien procent van ons loon werd in Libië uitbetaald in Libische dinars en we konden weinig anders doen dan het daar uitgeven. Ik weet niet of het mogelijk was om het om te wisselen in een Europese munt. Ik heb het in ieder geval nooit geprobeerd.

De mensen die in Afrika werden aangenomen, konden één maand per jaar naar huis terugkeren. Ook hun reis werd door het bedrijf betaald en ook zij bleven gedurende die maand hun loon ontvangen.

Sommige mensen die overkwamen waren helemaal niet voorbereid om in barre omstandigheden te werken. Ik denk dat er in Europa niemand was met voldoende diepgaande kennis om hen voor te bereiden op wat hen in de woestijn te wachten stond. Als je het verhaal hebt gelezen ben je misschien geneigd te concluderen dat het leven in ons kamp helemaal niet zo zwaar was. Denk nog eens goed na. Afgezien van eten en onderdak was er niets. De mensen gingen werken en kwamen terug naar het kamp. En dat was alle opwinding die er was.

Het leven was hard en de temperatuur liep vaak op tot 50°C of meer in de schaduw. De droge lucht en de hete woestijnwind gevuld met zand en stof deden je longen geen goed. Ik weet niet meer hoe vaak ik verkouden was en hoestte als een zeehond. Op een gegeven moment kon ik niet meer ademen zonder te hoesten bij elke ademhaling. De enige oplossing die ik kon bedenken was het dragen van een gasmasker, zelfs 's nachts om te slapen. Dat hielp.

Op een keer kwam er een gezonde jongeman uit België toe in het kamp. Na een paar dagen kreeg hij spontaan een bloedneus. Het bloeden stopte niet en we vreesden dat hij in shock zou geraken door gebrek aan rode bloedcellen. We moesten hem terugbrengen naar Tripoli en hem op een vlucht naar huis zetten.

Ik schat dat 80 procent van de mensen die ter plaatse kwamen niet terugkeerden na hun eerste tour van acht weken. En acht weken van verveling en lijden is een lange periode als je geliefden hebt die op je wachten in Europa.

Er was racisme in het kamp. Dat is een feit. En ik kon weinig anders doen dan iedereen met waardigheid en respect te behandelen.

Soms zijn de geesten van mensen echter zo verwrongen en gehersenspoeld dat redeneren niet meer mogelijk is.

Ik kan de reactie van de Algerijnse verpleger begrijpen toen hij het niet leuk vond dat ik de deur van de ziekenboeg intrapte. Maar, de ziekenboeg was een openbare plaats en had niets te maken met de Islam of de Ramadan. Dat hij zich opsloot in die stacaravan was een daad van egoïsme en toonde minachting voor de andere Afrikanen. Ik kon, ik kan en ik zal zo'n houding niet tolereren, van wie die ook komt.

Er was een groep mensen werkzaam in het kamp die afkomstig waren uit Benin. De samenwerking met deze mensen verliep redelijk goed, totdat we er een in dienst namen die later een fervent vakbondsleider bleek te zijn. Ik heb geen wrok tegen een vakbond. Integendeel, ik ben heel dankbaar voor wat de vakbonden al bereikt hebben in de wereld. Ze zijn hard nodig. Deze man was echter geen man van de dialoog. Ik denk dat hij gelijk had over veel dingen die hij naar voren bracht, maar uiteindelijk heeft hij alleen maar mensen opgehitst en alles gedaan wat hij kon om zijn landgenoten tegen de directie op te zetten. Hoezeer hij ook gelijk had, hij was ook vijandig en gevaarlijk en hij was niet bereid tot een dialoog. Het was een opluchting toen mijn baas besloot hem te ontslaan. Toch had ik medelijden met de Afrikanen, want na zijn vertrek veranderde er niet veel. En ik denk dat, zelfs als het management dingen voor hen wilde veranderen, er geen geld voor was.

De laatste zes maanden van mijn verblijf in Libië werd ik niet betaald. Zo slecht was de financiële situatie. Maar ik had een slaapplek en eten, dus ik was niet dakloos en hongerig en had praktisch geen kosten in België. Hoewel het bedrag op mijn bankrekening, toen ik uiteindelijk terugkeerde naar België, aanzienlijk laag was.

De laatste zes weken van ons verblijf in Libië, gingen de meeste mensen die enige inspraak hadden in het bestuur ofwel naar Sebha of naar Tripoli. Ik heb begrepen dat ze probeerden om ofwel het bedrijf weer op de rails te krijgen ofwel een manier te vinden om ons daar weg te krijgen, maar ze waren niet in het kamp dat ze aan het lot overlieten.

De Belgische pers schreef dat we gegijzeld werden in Libië. Zo voelde het voor mij niet, maar we konden geen uitreisvisum meer krijgen, dus eigenlijk konden we het land niet meer verlaten. De Libiërs hadden genoeg geduld met ons gehad en wilden eerst de rekeningen vereffenen voordat ze ons lieten gaan en een ander bedrijf het van ons zou overnemen.

Later hoorden we dat het een Italiaans bedrijf was dat het van ons had overgenomen. En toen Google Earth beschikbaar kwam, kon ik zien dat de weg zichtbaar klaar was, vermoedelijk aangelegd door hen.

Je kan een kijkje nemen op Google Maps of Google Earth en zien waar het kamp bij KM 65 lag op deze coördinaten:

N 26.422494696762996, E 12.185231967580068

Als je inzoomt op de satellietbeelden kun je nog steeds de contouren van dat kamp op KM 65 zien. (*Opmerking: op Apple Maps is dit nog veel duidelijker te zien*)

Ik heb dag op dag precies 3 jaar in Libië gewoond. Eenmaal in Libië hadden we weinig tot geen contact met de wereld buiten Libië. Af en toe kwam er een brief binnen, maar dat was het dan ook.

Telefoontjes naar Frankrijk waren mogelijk, maar niet naar België. Een telefoontje naar België moest via een operator die alleen Arabisch sprak. En ze belden je terug als ze daar zin in hadden of als ze een verbinding met België tot stand konden brengen.

We hadden een radio, maar de uitzendingen van de Vlaamse radiozenders waren niet gericht op Noord-Afrika maar op Centraal-Afrika. Af en toe konden we het Belgische nieuws opvangen, maar meestal was het alleen maar ruis en dus deden we na een tijdje nog weinig moeite. De Fransen luisterden soms naar een Franstalig radiostation en zo kregen we wat nieuws te horen, maar dat was niet vaak. De ontvangst van Europese radiozenders was over het algemeen slecht.

Dat betekende wel dat ik grote leemtes heb over wat er in de wereld gebeurde in de periode tussen juli 1977 en juni 1980. Ik ontdek nu nog steeds dingen over wat er in die jaren is gebeurd.

Tegenwoordig groeien kinderen op met smartphones en internet. Ze hebben nooit een wereld gekend zonder al die digitalisering. Het internet, personal computers, tablets, mobiele telefoons, smartphones en dergelijke bestonden toen nog niet. Je kunt dus gerust zeggen dat we het grootste deel van de tijd volledig afgesloten waren van de buitenwereld. Onze wereld was het kamp.

Je hebt gemerkt dat ik in het verhaal geen enkele naam noem (Fonzie niet meegerekend, zo heette hij niet). Hoewel het verhaal zich nu al meer dan veertig jaar geleden heeft afgespeeld, zijn veel mensen die ik noem nog in leven en ik heb, voor de meesten van hen, geen enkele manier om met hen in contact te komen. Dit betekent dat iedereen die bij dit verhaal betrokken is, op het moment van schrijven niet op de hoogte is van wat ik heb geschreven. Mensen die erbij waren zullen bij het lezen het ongetwijfeld weten als ik over hen schrijf en waarschijnlijk zich sommige passages anders herinneren dan ik.

Ik heb ook veel personages weggelaten omdat ze ofwel alleen maar voorbijgangers waren ofwel zo low profile waren dat ik me niets noemenswaardigs over hen kan herinneren.

Om dezelfde reden noem ik ook de naam van het consortium niet.

Verschillende mensen die bij het consortium betrokken waren leven nog en ik denk dat ze allemaal liever hebben dat dit hoofdstuk wordt afgesloten.

Ook ontdek ik nog steeds details over het consortium die mij tot nu toe onbekend waren.

Zo ben ik er nu bijvoorbeeld achter gekomen dat in 1979 een van de partners in het consortium een aanvraag indiende voor een gerechtelijk concordaat. Dat betekent dat ze bescherming vroegen tegen hun schuldeisers. In dit geval, voornamelijk de andere leden van het consortium.

En zelfs de Franse minister van buitenlandse zaken werd in het parlement ondervraagd over twee Fransen die vastzaten in Libië:

*Juni 1980. De heer A. L. vestigt de aandacht van de Minister van Buitenlandse Zaken op de situatie van een aantal Europese expats, waaronder twee Fransen, die in dienst waren van ***** in Libië. Sinds de liquidatie van de activa van de onderneming worden zij in uiterst moeilijke omstandigheden vastgehouden in Libië, zonder de nodige middelen om in hun materiële levensonderhoud te voorzien. Aangezien deze werknemers*

bovendien geen fiscaal attest kunnen voorleggen, kunnen zij Libië niet verlaten om zich bij hun respectieve families te voegen, die momenteel aan de grootste ongerustheid zijn blootgesteld. Zij vragen dan ook welke dringende maatregelen hij denkt te nemen om een snelle oplossing te vinden voor de problemen van deze werknemers, die zo spoedig mogelijk gerepatriëerd wensen te worden onder de voorwaarden die in hun arbeidsovereenkomst zijn vastgelegd.

Antwoord: Na navraag bij de autoriteiten in Tripoli hebben onze in Libië vastgehouden landgenoten eind juni hun uitreisvisum gekregen en konden zij worden gerepatriëerd.

Een soortgelijke bezorgdheid werd geuit door de familieleden in België. Op een bepaald moment kwamen zij samen om hun bezorgdheid en verdriet te uiten en om te weten te komen wat zij konden doen om hun geliefden te helpen. Mijn moeder was daar ook bij (je weet nooit of er iets nuttigs uit die bijeenkomst voortkomt). Toen mijn moeder niet meehilde met de rest en ze dat merkten vroegen ze haar of ze niet bezorgd was over haar zoon die gegijzeld werd in Libië. Had ze ruzie met mij en trok ze zich mijn lot niet aan? Mijn moeder was niet het paniekerige type. Ze antwoordde hetzelfde als ik zou hebben gedaan. Hij is er alleen naartoe gegaan en ik verwacht dat hij ook alleen terugkomt. Hij is oud genoeg om zich uit de slag te trekken. Ik had het zelf niet beter kunnen zeggen.

Als een ouder bang is voor het welzijn van zijn kind is dat een heel normale en natuurlijke reactie. Maar als diezelfde ouder dat kind op een bepaalde manier opvoedt, zou die ouder dan niet verwachten dat het kind zich gedraagt zoals het is opgevoed? Mijn vader stierf in een ongeval toen ik één jaar oud was. Mijn moeder is nooit hertrouwd en zij zorgde alleen voor de opvoeding van haar kinderen. We werden verondersteld onafhankelijk te zijn en niet te rekenen op de welwillendheid van anderen. En ik durf te zeggen dat al haar kinderen avontuurlijk maar voorzichtig waren. Ik schijn de enige thuis te zijn geweest die ook onbevreesd was. We waren allemaal zoekers en zwervers. En dat zijn mijn kinderen nu ook.

Mijn zoon vroeg me vandaag of ik ook iets wil schrijven over mijn tijd in Thailand.
Wie weet?

*Het is koud in het scriptorium, mijn duim doet me pijn. Ik laat dit geschrift na, ik weet niet voor wie, ik weet niet meer waarover het gaat.
Umberto Eco.*

Bijlage.

Het is maar achteraf dat je beseft dat veel van je herinneringen niet meer volledig overeenkomen met wat je kan zien op foto's van toen. En nu heb ik er natuurlijk spijt van dat ik toen niet meer foto's genomen heb.

Foto's zijn een momentopname en geven niet noodzakelijk een overzichtelijk beeld van wat er zich allemaal afspeelde. Je kan wel de desolaatheid van ons kamp op KM65 vaststellen op de foto's. Het was er niet echt gezellig en dat was één factor die zeker onze stemming bepaalde.

De foto's hieronder zijn ingescand van afdrukken. Het is dikwijls moeilijk om de juiste kleuren terug tevoorschijn te toveren. Ik heb de kleuren ingesteld zoals ik me ze herinner.

Als je bij het zien van de foto's denkt aan een desolaat gebeuren dan heb je groot gelijk. Buiten wat je ziet op de foto's was er niets. Helemaal niets.



Links één van de Command Cars (of wat er van rest). Daarachter onze kantine.

In het midden de vrachtwagen met de citerne voor drinkwater, met daarvoor de plastic zakken waarin onze watervoorraad zat. Vóór de zakken staat één van de bouwwerken die de Pakistaanse arbeiders hadden opgetrokken. Hierin huisde de waterpomp.

Daarachter zie je de kantine van het lokaal personeel en heel rechts een stukje van een voorraadtent waar ik mijn onderdelen in bewaarde.

Helemaal links vooraan staat een elektriciteitsverdeelkast. De lamp brandt om aan te geven dat er wel degelijk spanning op staat.



*Op de achtergrond is de klif te zien waarlangs de weg gaat lopen.
In het midden is de betonmolen van de Pakistanen met daarachter een van de gebouwen die ze er neergepoot hadden.
Rechts zie je de trailer. Dat was het magazijn voor de garage. De drie tenten erachter zijn de drie garage-tenten. De eerste is langs achter nog dicht, maar bij de twee volgende kon de wind er los doorheen blazen.*



*Hier kan je zien dat het voorste deel van het tentzeil van de garage was weggewaaid. Ze hebben het zo gelaten.
Op de voorgrond staan de wrakken te wachten op onderdelen voor herstelling. De twee groene trucks zijn de dumptrucks. Onder één zo een exemplaar zijn de landmeter en zijn chauffeur ingereden.*



Dit is het uitzicht dat we hadden vanuit het kamp op KM 65. Op de achtergrond de klif van 200 meter hoog waar we in onze vrije tijd soms opklommen. Het laatste deel is tamelijk steil.



Nogmaals de klif met op de voorgrond een piste die we zelf aangelegd hadden om naar de steengroeve te rijden. Het stof dat je net voor de klif ziet opwaaien is het stof dat de brekers in de groeve veroorzaken.



De beschadigde Land Rover die we gedepanneerd hebben voor de Libische autoriteiten. We zijn bezig met deze terug rijklaar te maken.



De gehavende Land Rover met daarachter onze Land Cruiser. De Land Rover bevond zich op dat ogenblik al niet meer in de duinen. Ik weet eigenlijk niet goed hoe die daar geraakt is, maar ik vermoed dat de inzittenden na het ongeluk tot daar zijn gereden vooraleer er ergens iets blokkeerde en ze niet meer verder konden rijden.



Een Mack truck rijdt op de zijweg die we zelf aangelegd hadden om niet over de nieuwe baan te moeten rijden. Let op het stof dat opwaait.



Aan de voet van de klif had je dit zicht op de steenbrekerij. Op Google Maps is nog steeds te zien waar de brekerij gestaan heeft.



Ik denk dat ik voor deze foto op één van de onderdelen van de steenbrekerij ben geklommen. Het is aan zo een transportband dat de man zijn arm heeft kwijtgespeeld.



Vanuit het kamp op KM65 hadden we 's avonds dit uitzicht. Op het moment dat ik die foto nam moet het nog ongeveer 35°C geweest zijn.

En om af te sluiten het getekende vredesverdrag tussen de Toubou en mij.

Le 26 / 7 / 78
Monsieur Boudouan
Je suis très d'adort avec toi et
je laisse ce que vous ne voulez
pas. c'est la guerre que je fais
faire avec les pakistanais.
C'est petit texte, pour vous mettre au courant
de ne pas faire la guerre. mais je n'aime
pas les pakistanais, mais pour vous que je
laisse et je laisserai la guerre et puis
je vous remercie fin par HAMED
DAR ADOUN.

Vrij vertaald staat er ongeveer het volgende geschreven:

De 26/7/78

Mijnheer Boudouan,

Ik ben zeer gehecht aan u en ik ga niet doen wat u niet wenst, dat is de oorlog die ik voer met de Pakistanen.

Deze korte tekst om u op de hoogte te stellen om geen oorlog te voeren, maar ik hou niet van de Pakistanen maar voor u laat ik en zal ik de oorlog laten en voorts dank ik u.

Met daarna zijn naam.